



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 131]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 18, 2012/वैशाख 28, 1934

No. 131]

NEW DELHI, FRIDAY, MAY 18, 2012/VAISAKHA 28, 1934

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 मई, 2012

सं. टीएएमपी/60/2011-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49ए के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा पायलट-चालन प्रभारों के संशोधन के लिए कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निस्तारण करता है, जैसा कि इसके साथ संलग्न आदेश में दिया गया है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस सं. टीएएमपी/60/2011-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(मई, 2012 के 2सरे दिन को पास किया गया)

1. यह मामला, पायलट-चालन प्रभारों के संशोधन के लिए कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त दिनांक 11 नवम्बर, 2011 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. इस प्राधिकरण ने केपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव एवं दरों के संशोधित मान से संबंधित आदेश दिनांक 18 जनवरी, 2011 के आदेश सं. टीएमपी/61/2009 के अंतर्गत पास किया था।

3. केपीटी ने, जहाज, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा गठित समिति की सिफारिशों के आधार पर 4 अतिरिक्त कर्षण-नौकाओं (कांडला एवं वादिनार प्रत्येक के लिए 2 कर्षण-नौकाएँ) की प्राप्ति के कारण व्यय होने वाली अतिरिक्त लागत की वसूली के लिए पायलट-चालन प्रभारों में संशोधन करने का प्रस्ताव दिया है। अपने प्रस्ताव के समर्थन में केपीटी द्वारा किए गए प्रमुख निवेदन निम्नलिखित हैं:

(i) इस समय, कांडला एवं वादिनार में निम्नलिखित कर्षण-नौकाएँ उपलब्ध हैं, जिन पर हाल ही में पत्तन की दरों के मान में सामान्य संशोधन पर विचार किया गया था।

(क) कांडला पर

35 टन बीपी की 3 कर्षण-नौकाएँ

19 टन बीपी की 2 कर्षण-नौकाएँ

19 टन बीपी की 1 कर्षण-नौका (सर्वोक्षत की गई)

(ख) वादिनार में

35 टन बीपी की 2 कर्षण-नौकाएँ

50 टन बीपी की 1 कर्षण-नौका

50 टन बीपी की 1 कर्षण-नौका (किराए पर)

(ii) इस समय उपलब्ध वर्तमान कर्षण-नौकाओं से केवल रात्रि में ही सीमित नौ-चालन संभव है जिससे पत्तन प्रयोक्ताओं को बार-बार अत्यधिक कठिनाई होती है जिसके परिणामस्वरूप जहाज के संचलन में विलंब होता है। पत्तन-प्रयोक्ताओं की बैठक के दौरान इस संबंध में पत्तन-प्रयोक्ताओं से कई शिकायतें एवं अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। इससे न केवल जलयान एवं पत्तन-प्रयोक्ता आर्थिक दृष्टि से प्रभावित होते हैं बल्कि जलयानों की सुरक्षा से भी समझौता करना पड़ता है।

(iii) पत्तन में आने वाले जलयानों की सुरक्षित बर्थिंग (घाट पर जहाज के ठहरने का स्थान)/ अन-बर्थिंग अपेक्षित है तथा जहाज के एंजेंट इसके लिए शुल्क की अदायगी करते हैं। जलयानों की सुरक्षा से इस आधार पर समझौता नहीं किया जा सकता कि कम उपयोग आदि के कारण कर्षण-नौकाओं की संख्या को कम किया जाए। जहाज से संबंधित सुरक्षित संचालनों के लिए यह जरूरी है कि कर्षण नौका चालन के लिए बिजली, जलयानों के आकार एवं संचालनों की बढ़ी हुई संख्या के अनुरूप होनी चाहिए। इन सभी कार्यों के लिए कर्षण-नौका को किराए पर लेना एकमात्र विकल्प है क्योंकि छोटे-छोटे पोतों के अतिरिक्त बेड़े को प्राप्त करने के लिए अतिरिक्त मानव-शक्ति की जरूरत पड़ेगी तथा इसे प्राप्त करने में सामान्यतया काफी लंबा समय लग जाता है।

- (iv) एमएसआरटीएच के अंतर्गत जहाज विभाग ने सचिव (जहाज) के दिनांक 4 अगस्त, 2008 के आदेश सं. सी-30019/8/2007-विज के अंतर्गत एक तकनीकी समिति का गठन किया था ताकि कांडला की पत्तन-सीमा में जलयानों के संचालन के लिए नौका-कर्षण की कुल संख्या एवं कुल बोलार्ड पुल की आवश्यकता का पता लगाया जा सके। समिति ने कटेनर के संचालन संबंधी आवश्यकताओं के लिए कांडला में 50 टन क्षमता की 2 बीपी कर्षण-नौकाओं तथा एसबीएम की एवं उत्पाद जेटी की आवश्यकता के लिए वादिनार के लिए 50 टन क्षमता की 3 बीपी कर्षण-नौकाएँ शामिल करने की सिफारिश की थी। इसके अलावा, समिति ने एस्सार की दूसरी उत्पाद जेटी (दूसरी उत्पाद जेटी दिसम्बर, 2008 से चालू है) के चालू होने के बाद 50 टन क्षमता की 1 अतिरिक्त बीपी के कर्षण नौका के लिए सिफारिश की है। एमएसआरटीएच द्वारा गठित तकनीकी समिति की रिपोर्ट की प्रति इसने प्रस्तुत की है।
- (v) उक्त रिपोर्ट के आधार पर कांडला पत्तन न्यास के न्यासी-बोर्ड ने दिनांक 28 सितम्बर, 2011 को हुई बैठक में संकल्प संख्या 261 के अंतर्गत 50 टन क्षमता के 4 बोलार्ड पुल कर्षण-नौकाओं को, जिनमें से प्रत्येक 2 कर्षण नौकाएँ कांडला एवं वादिनार के लिए हों, किराए पर लेने के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान कर दिया है जिससे कि जहाज के संचालन में सहायता मिल सके। केपीटी बोर्ड द्वारा अनुमोदित कर्षण-नौकाओं का किराया प्रभार निम्नलिखित है:

**वादिनार के लिए 2 कर्षण-नौकाएँ**

कर्षण-नौका ओशन-इमराल्ड

कर्षण-नौका लिलाक

योग

**प्रति दिन भाड़ा प्रभार**

रु० 1,66,750.00

रु० 1,59,900.00

रु० 3,26,650.00

**कांडला के लिए 2 कर्षण-नौकाएँ**

कर्षण-नौका-श्वेता

कर्षण-नौका-लक्ष्मी

योग

**प्रति दिन भाड़ा प्रभार**

रु० 1,66,900.00

रु० 1,66,900.00

रु० 3,33,800.00

- (vi) कर्षण-नौकाओं के लिए प्रति कर्षण-नौका प्रति/घंटा 160 लिटर ईंधन की औसत खपत एवं कांडला में संचालन के 12 औसत घंटों की संख्या को तथा वादिनार में 8 औसत घंटों की संख्या को देखते हुए एवं प्रचालन संबंधी अत्यावश्यकताओं के लिए 10% का अतिरिक्त प्रावधान करते हुए, ईंधन की कुल खपत निम्नलिखित है:-

कांडला के लिए	
160 लिटर × 12 घंटे + 10%	2112 लिटर प्रति दिन/प्रति कर्षण-नौका
वादिनार के लिए	
160 लिटर × 8 घंटे + 10%	1408 लिटर प्रति दिन/प्रति कर्षण-नौका

इस समय, ईंधन (डीजल) की थोक दर 44.475 रु० है।

- (vii) तदनुसार, कुल दैनिक खर्च निम्न रूप में अनुमानित है:

(रुपयों में)

विवरण	कांडला के लिए 2 कर्षण-नौकाएँ	वादिनार के लिए 2 कर्षण-नौकाएँ
भाड़ा प्रभार	3,33,800.00	3,26,650.00
ईंधन लागत		
(क) कांडला के लिए (2191 × 44.475 × 2)	1,87,862.00	

(ख) वादिनार के लिए (1408×44.475×2)		1,25,242.00
कुल प्रति दिन प्रभार	5,21,662.00	4,51,892.00
प्रति वर्ष कुल व्यय	19,04,06,630.00	16,49,40,580.00

(viii) केपीटी ने बताया है कि मार्च, 2011 में टीएएमपी द्वारा संशोधित दरों के मान में नौवहन संबंधी देय के लिए उक्त व्यय शामिल नहीं किया गया था, क्योंकि उस समय टीएएमपी को प्रस्ताव भेजते समय इस पर विचार नहीं किया गया था। इस प्रकार से 35.55 करोड़ रूपए का वार्षिक व्यय, अतिरिक्त व्यय होगा।

(ix) उक्त अतिरिक्त व्यय की वसूली के लिए केपीटी ने पायलट चालन फीस को संशोधित करने का प्रस्ताव दिया है। इस संबंध में पत्तन-प्रयोक्ताओं के साथ 18 अक्टूबर, 2011 को बैठक हुई थी तथा प्रयोक्ताओं ने इसके लिए सहमति दी है। केपीटी ने विचार-विमर्श संबंधी नोट की प्रति प्रस्तुत की है।

(x) पिछले वर्ष 2010-11 के लिए कांडला पत्तन में संचालित कुल जीआरटी 3,50,92,286 टन तथा वादिनार में 2,98,32,596 टन को देखते हुए, इसने कांडला के लिए 5.43 रु0 प्रति जीआरटी की न्यूनतम अतिरिक्त वसूली तथा वादिनार के लिए अतिरिक्त लागत की 5.53 प्रति जीआरटी की वसूली को आंका है।

इस बात को जानते हुए कि टीएएमपी के दिशा-निर्देशों के अनुसार, तीन श्रेणियों में घटती हुई दरों के स्लैब के अनुसार, दरें प्रस्तावित की जानी हैं जिनमें पहले स्लैब की यूनिट दर पर दूसरे स्लैब में 20% की कटौती तथा पहले स्लैब पर 30% कटौती की जानी है ताकि जलयान की वर्धमान जीआरटी पर तीसरे स्लैब के लिए दर निकाली जा सके तथा जलयान के यातायात, उनके जीआरटी तथा 2010-11 के आंकड़ों के आधार पर प्रत्येक स्लैब के अंतर्गत विदेशगामी एवं तटीय जलयानों के हिस्से को ध्यान में रखते हुए, इसने संशोधित पायलट चालन फीस (स्लैब-वार) को आंका है।

(xi) केपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित पायलट चालन प्रभारों की तुलना में एसओआर में निर्धारित वर्तमान दरें, जो आदेश सं.टीएएमपी/61/2009 दिनांक 18 जनवरी, 2011 के अंतर्गत अनुमोदित की गई थी, निम्नलिखित हैं:

(क) कांडला के लिए

क्रम सं०	दर प्रति जीआरटी				
	जीआरटी का स्लैब	वर्तमान दरें		प्रस्तावित संशोधित दरें	
		विदेशी (अमरीकी डालर में)	तटीय (रूपयों में)	विदेशी (अमरीकी डालर में)	तटीय (रूपयों में)
1.	30,000 जीआरटी तक	0.5742	14.1947	0.7120	17.6014
2.	30,000-60,000 जीआरटी तक	अमरीकी डालर 17,226+अमरीकी डालर 0.4588 प्रति जीआरटी, 30,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	4,25,840 रु0 + 11.341 प्रति जीआरटी, 30,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	अमरीकी डालर 21,360+अमरीकी डालर 0.5696 प्रति जीआरटी, 30,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	5,289,042 रु0 + 14.08 रु. प्रति जीआरटी, 30,000 जीआरटी से ऊपर होने पर
3.	60,000 जीआरटी से ऊपर	अमरीकी डालर 30,990+अमरीकी डालर 0.401 प्रति जीआरटी, 60,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	7,66,070 रु0 + 9.9145 प्रति जीआरटी, 60,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	अमरीकी डालर 38,448+अमरीकी डालर 0.4984 प्रति जीआरटी, 60,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	9,50,442 रु0 + 12.3209 प्रति जीआरटी, 60,000 जीआरटी से ऊपर होने पर

## (ख) वादिनार के लिए

क्रम सं०	जीआरटी का स्तर	दर प्रति जीआरटी			
		वर्तमान दरें		प्रस्तावित संशोधित दरें	
		विदेशी (अमरीकी डालर में)	तटीय (रुपयों में)	विदेशी (अमरीकी डालर में)	तटीय (रुपयों में)
1.	30,000 जीआरटी तक	0.282	6.971	0.4540	11.2233
2.	30,001 - 60,000 जीआरटी तक	अमरीकी डालर 8460+अमरीकी डालर 0.225 प्रति जीआरटी, 30,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	2,09,130 रु० + 5.562 प्रति जीआरटी, 30,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	अमरीकी डालर 13620+अमरीकी डालर 0.3632 प्रति जीआरटी, 30,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	3,36,699 रु० + 8.9786 प्रति जीआरटी, 30,000 जीआरटी से ऊपर होने पर
3.	60,000 जीआरटी से ऊपर	अमरीकी डालर 15,210+अमरीकी डालर 0.198 प्रति जीआरटी, 60,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	3,75,990 रु० + 4.894 प्रति जीआरटी, 60,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	अमरीकी डालर 24516+अमरीकी डालर 0.3178 प्रति जीआरटी, 60,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	6,06,057 रु० + 7.8563 प्रति जीआरटी, 60,000 जीआरटी से ऊपर होने पर

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, केपीटी का दिनांक 11 नवम्बर, 2011 का प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियाँ प्राप्त करने के लिए भेजा गया था। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ केपीटी को फीडबैक सूचना के रूप में भेजी गईं। कांडला पत्तन स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन की टिप्पणियों पर केपीटी ने अपनी अभ्युक्तियाँ प्रस्तुत की हैं।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक समीक्षा के आधार पर केपीटी से अनुरोध किया गया कि वह हमारे दिनांक 3 जनवरी, 2012 के पत्र के अंतर्गत उठाए गए कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे, जिसे केपीटी ने दिनांक 18 फरवरी, 2012 एवं 7 अप्रैल, 2012 के पत्रों के अंतर्गत प्रस्तुत किया। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों एवं केपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरणों का ब्यौरा नीचे तालिकाबद्ध है:

क्रम सं०	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाब
(i)	केपीटी ने प्रस्ताव के साथ दिनांक 24 अक्टूबर, 2011 का परिपत्र, जो व्यापार मंडल को भेजा गया था, (संबंधित प्रयोक्ता एसोसिएशनों के साथ पत्तन की हुई बैठक के कथित परिणाम के आधार पर) भेजा है, जिसमें कहा गया है कि प्रस्तावित दर, परिपत्र की तारीख से एक माह बाद अमल में लाई जाएगी। इस संबंध में, यह स्पष्ट किया जाता है कि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.17.1 से 2.17.3 के अनुसार, जब कभी अधिसूचित दरों के मान में सेवाओं/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध न हो, तब पत्तन, प्रस्ताव प्रस्तुत करके तदर्थ आधार पर दरें तब तक लगा सकता है, जब तक कि दरें अंतिम रूप से अधिसूचित न की गई हों। वर्तमान मामले में प्रस्तावित दर, वर्तमान सेवा के संशोधन के लिए है तथा यह किसी नई सेवा के लिए नहीं है। यदि पत्तन ने व्यापार मंडल को जारी किए गए परिपत्र के आधार पर प्रस्तावित दर लागू की हो तो यह नोट किया जाए कि यह मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.17.1 से 2.17.3 तक के अनुरूप नहीं है तथा पत्तन ऐसा करने से बचे।	केपीटी ने टिप्पणियाँ प्रस्तुत नहीं की हैं।

1776 9/12-2

(ii)	<p>अगस्त, 2008 में एमएसआरटीएच के अंतर्गत जहाज विभाग द्वारा गठित तकनीकी समिति ने कांडला में 50 टन क्षमता की 2 बीपी कर्षण-नौकाओं तथा वादिनार में 50 टन क्षमता की 3 बीपी कर्षण-नौकाओं को शामिल करने की सिफारिश की है। केपीटी ने कांडला एवं वादिनार प्रत्येक में 50 टन क्षमता की 2 बीपी कर्षण-नौका भाड़े पर लेने का प्रस्ताव दिया है। इस संबंध में एमएसआरटीएच द्वारा दिनांक 26 मई, 2006 को जारी किए गए दिशा-निर्देशों (अनुलग्नक VI के रूप में संलग्न) में कहा गया है कि प्रत्येक पत्तन को पत्तन के स्वामित्व में कर्षण-नौका की तुलना में भाड़े पर ली गई कर्षण-नौका के बीच लागत संबंधी लाभ का विस्तृत विश्लेषण, उपलब्ध मानव-शक्ति, ब्याज-दर, ईंधन लागत, वर्षों की संख्या, जिनके लिए कर्षण-नौका को भाड़े पर लिया जाना है, आदि को ध्यान में रखकर किया जाए तथा उसे पत्तन के न्यासी मंडल के समक्ष रखा जाए ताकि निर्णय लेना सुविधाजनक हो सके।</p> <p>कर्षण-नौकाओं को भाड़े पर लेने के लिए एमएसआरटीएच द्वारा जारी किए गए दिशा-निर्देशों के अनुपालन में इस संबंध में पत्तन द्वारा किया गया विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए। इसके अलावा, यह भी पुष्टि की जाए कि कर्षण-नौका को भाड़े पर लेने के लिए/नौका सेवा को प्राइवेट तौर पर लेने पर सरकार द्वारा जारी किए गए अन्य दिशा-निर्देशों का पालन किया गया है।</p>	<p>लागत संबंधी लाभ के विश्लेषण की प्रति प्रस्तुत की गई है।</p> <p>{ पत्तन के स्वामित्व वाली कर्षण-नौका तथा निवल वर्तमान मूल्य प्रणाली में कर्षण-नौका को भाड़े पर लेने के लिए लागत संबंधी लाभ के विश्लेषण के अनुसार, पत्तन के स्वामित्व वाली कर्षण-नौका की खरीद लागत, पूंजीगत ब्याज, आर एवं एम लागत तथा एस एवं डब्लू के कारण नकद आउटफ्लो का निवल वर्तमान मूल्य (एनपीवी) तथा भाड़ा-प्रभार तथा 20 वर्ष की अवधि के लिए कर्षण नौका को भाड़े पर लेने एवं सेवा कर सहित नकद आउटफ्लो का एनपीवी नीचे दिया गया है:</p> <p>पत्तन के स्वामित्व वाली कर्षण-नौका का एनपीवी } 162.49 करोड़ ₹0</p> <p>भाड़े पर ली गई कर्षण नौका का एनपीवी } 124.06 करोड़ ₹0</p>
(iii)	<p>केपीटी ने उल्लेख किया है कि पत्तन के एसओआर के पिछले सामान्य संशोधन में अतिरिक्त कर्षण-नौकाओं के अनुमान पर विचार नहीं किया गया था क्योंकि उस समय इसकी परिकल्पना नहीं की गई थी। तथापि, इससे इनकार नहीं किया जा सकता कि वर्तमान कर्षण-नौकाओं के संचालन की लागत, केपीटी के प्रशुल्क को अंतिम रूप देने के लिए, अनुमानों में ली गई है। वर्तमान प्रस्ताव में केपीटी ने उल्लेख किया है कि कांडला में 19 टन की क्षमता वाली कर्षण-नौकाओं में से 1 नौका सर्वेक्षित की गई है। पृष्ठ-11 पर समिति की रिपोर्ट (2008 में तैयार की गई) में उल्लेख है कि कांडला में 19 टन क्षमता वाली 3 कर्षण-नौकाएँ 1 से 3 वर्ष के अंतराल में अपना जीवनकाल आर्थिक दृष्टि से जी चुकी होंगी। यदि 19 टन क्षमता वाली बीपी कर्षण नौकाएँ अपना जीवनकाल जी चुकी हैं तो पायलट चालन फीस में संशोधन प्रस्तावित करते समय इन कर्षण-नौकाओं की प्रचालन लागत तथा आरओसीई (दिनांक 18 जनवरी, 2011 के पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में माने गए अनुमानों में लिए गए) को अतिरिक्त कर्षण-नौकाओं के लिए केपीटी द्वारा अनुमानित वर्धमान लागत में से घटाना होगा। यदि संशोधन लागत पर आधारित है तो यह नई कर्षण-नौकाओं को भाड़े पर लेने की वर्धमान लागत से नए उपकरणों को लेने के कारण पत्तन द्वारा खर्च की गई वर्धमान लागत के संदर्भ में होगी।</p>	<p>कर्षण नौका मेकन एवं जम्बो 19 मार्च, 2010 से एवं 18 मार्च, 2010 से क्रमशः सर्वेक्षित की गई हैं तथा 19 टन वाली तीसरी कर्षण नौका के 1-2 वर्ष में सर्वेक्षित होने की संभावना है। यह भी बताया जाता है कि भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाएँ, इन कर्षण नौकाओं के प्रतिस्थापन के लिए नहीं हैं। इन कर्षण नौकाओं के प्रतिस्थापन में भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाएँ नहीं हैं। इन कर्षण-नौकाओं के प्रतिस्थापन में दिनांक 31 मार्च, 2011 को कार्य-आदेश 50 टन क्षमता की बोलाई पुल कर्षण नौका के लिए मैसर्स हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड, विशाखापटनम को दिया गया है। पहली कर्षण नौका कार्यदेश के जारी होने की तारीख से 24 महीनों के भीतर दी जाएगी तथा दूसरी कर्षण नौका, कार्यदेश के जारी होने की तारीख से 27 महीनों के भीतर दी जाएगी। सर्वेक्षित की गई कर्षण नौका जम्बो का प्रयोग किया जा रहा है क्योंकि अभी भी कर्षण नौकाओं की कमी बनी हुई है, यद्यपि दो कर्षण नौकाएँ भाड़े पर ली गई हैं तथा कांडला में दिसम्बर, 2011 से काम कर रही हैं तथा उक्त दो कर्षण नौकाओं के लिए आरओसीई के बार में यह निवेदन किया जाता है कि उक्त दोनों कर्षण नौकाएँ अपना जीवन काल 2008 से पूरा कर चुकी हैं, अतः उन्हें बटूटे खाते डाला गया मूल्य 'शून्य' है, अतः यह नियोजित पूंजी का हिस्सा नहीं है। अतः केपीटी द्वारा मानी गई लागत, नई कर्षण-नौकाओं को भाड़े पर लेने की वर्धमान लागत मानी जाए।</p>
(iv)	<p>शामिल की जाने वाली प्रस्तावित अतिरिक्त कर्षण नौकाओं के कारण पायलट चालन फीस में संशोधन लाने के लिए केपीटी ने वर्ष 2010-11 के लिए 'वास्तविक' के आधार</p>	<p>एमओएसआरटीएच द्वारा नियुक्त समिति ने कार्गो वर्ष सं. 11 एवं 12 (कटेनर टर्मिनल) तक पत्तन के विस्तार को ध्यान में रखते हुए, अतिरिक्त कर्षण नौकाओं को लगाने की सिफारिश की थी। सिफारिशें</p>

	<p>पर जलयानों के यातायात, जलयानों की औसत जीआरटी को माना है। समिति की रिपोर्ट से यह पता चलता है कि वादिनार में 50 टन क्षमता की बीपी की 3 अतिरिक्त कर्षण नौकाओं के लिए तथा कांडला में 50 टन क्षमता की बीपी की 2 कर्षण नौकाओं के लिए सिफारिश वर्ष 2013-14 में केपीटी के जलयानों के यातायात प्रक्षेपण के आधार पर हैं तथा बीओटी के आधार पर एवं अन्य पीपीपी परियोजनाओं के आधार पर 13वें से 16वें बर्थ के निर्माण के भावी प्रसार को ध्यान में रखकर किया गया है। अतः यह प्रासंगिक न होगा कि केवल 2010-11 के जलयान यातायात के आधार पर पायलट चालन फीस में संशोधन किया जाए। संबद्ध अतिरिक्त जलयान यातायात पर विचार करने के लिए केपीटी अपने प्रस्ताव में संशोधन कर सकता है। यहाँ यह उल्लेख किया जाता है कि पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में वर्ष 2012-13 तक के अनुमानों पर विचार किया गया था। 2013-14 के अनुमान पिछले प्रशुल्क संशोधन के तथापि, हिस्सा न बने थे। वर्धमान लागत को पूरा करने के लिए वर्तमान प्रशुल्क में किसी प्रकार का संशोधन, उक्त आदेश में निर्धारित वैधता अवधि तक ही सीमित है।</p>	<p>देते समय बर्थ सं. 13 से 16 तक के और अधिक विस्तार पर विचार नहीं किया गया था। इसलिए 2010-11 के यातायात के आधार पर सिफारिश सही है। वर्ष सं. 13 से 16 तक, टूट-फूट आदि जैसे और अधिक विस्तार के लिए और अधिक आधारभूत ढाँचे को तैयार करने की आवश्यकता पड़ेगी, जिसमें कर्षण नौकाएँ भी शामिल हैं, जिनका मूल्यांकन इस प्रयोजन के लिए यथा समय किया जाएगा।</p>
(v)	<p>समिति की रिपोर्ट के पृष्ठ 18 में यह सिफारिश की गई है कि केपीटी में 50 टन क्षमता की 2 कर्षण नौकाओं को शामिल करने से पूर्व पुरानी वर्तमान कर्षण नौकाओं का बोलाई के लिए परीक्षण किया जाए तथा तदनुसार, पुरानी कर्षण नौकाओं के लिए क्षमता निर्धारित की जाए। व्याख्या करें कि क्या केपीटी ने इस प्रकार का उपक्रम किया है, यदि हाँ तो इसका परिणाम क्या रहा।</p>	<p>वर्तमान कर्षण नौकाओं की क्षमता का परीक्षण इस कारण से नहीं किया गया है कि कर्षण नौकाएँ उपलब्ध नहीं कराई जा सकीं और कांडला क्योंकि ज्वारभाटे वाला पत्तन है, इसलिए कर्षण नौकाओं को बोलाई पुल परीक्षण के लिए विभिन्न स्थल पर भेजना होगा। इस संभावना को तलाश जा रहा है तथा जैसे ही वर्तमान कर्षण नौकाओं को इस प्रयोजन के लिए उपलब्ध कराया जाएगा, यह परीक्षण किया जाएगा। परीक्षण का परिणाम भले ही कुछ भी रहे, वर्तमान शक्ति, निर्धारित शक्ति से हमेशा कम ही रहेगी, क्योंकि कर्षण नौकाएँ पुरानी हो गई हैं और मशीनरी में भी कुछ सीमा तक टूट-फूट हुई है। चाहे कुछ भी हो समिति ने अपनी सिफारिश शर्तों में नहीं बांधी है। वर्तमान कर्षण नौकाओं का परिकलन करते समय वर्तमान कर्षण नौकाओं की शक्ति, निर्धारित शक्ति पर नहीं ली गई है। वर्तमान कर्षण नौकाओं की शक्ति में कमी से वास्तव में आशय यह है कि अतिरिक्त कर्षण नौका शक्ति की आवश्यकता है।</p>
(vi)	<p>(क) समिति की रिपोर्ट से यह पता चलता है कि पत्तन के स्वामित्व वाली कर्षण नौकाओं का उपयोग कांडला एवं वादिनार दोनों में 40% है तथा (वादिनार डिवीजन में) किराए पर ली गई कर्षण नौकाओं का उपयोग 20% है। वर्तमान कर्षण नौकाओं का कम उपयोग पाए जाने को ध्यान में रखते हुए, इस समय अतिरिक्त कर्षण नौकाओं की आवश्यकता को सिद्ध करें। कांडला एवं वादिनार पिछले तीन वर्षों 2008-09 से 2010-11 तक के लिए संचालित किए गए जहाजों की संख्या का ब्यौरा, जहाज संबंधी संचलनों, कर्षण नौकाओं को लगाने के घंटों (कर्षण नौकाओं की इस प्रकार की क्षमता के लिए) का ब्यौरा अलग-अलग प्रस्तुत करें।</p>	<p>कांडला में 50 टन क्षमता की बीपी कर्षण नौका उपलब्ध नहीं है, सिवाय इसके कि दिसम्बर, 2011 से कांडला में भाड़े पर 50 टन क्षमता की 2 बीपी वर्ष नौकाएँ ली गई हैं एवं उन्हें लगाया गया है। तथापि, 50 टन क्षमता की 2 बीपी कर्षण नौकाएँ वादिनार में लगी हुई हैं, जिनमें से एक केपीटी के स्वामित्व वाली है एवं दूसरी प्राइवेट पार्टी से किराए पर ली गई है। वर्ष 2008 से 2011 तक के लिए वादिनार में आए जलयानों का ब्यौरा प्रस्तुत किया गया है (केपीटी द्वारा प्रस्तुत ब्यौरे में जहाज संबंधी संचलनों तथा कर्षण नौकाओं को लगाने के घंटों के बारे में ब्यौरा नहीं दिया गया है)।</p>
	<p>(ख) कर्षण नौकाओं को अगले दो वर्षों के लिए अनुमानित जलयान यातायात की आवश्यकता को पूरा करने के लिए प्रस्तावित तौर पर लगाने का ब्यौरा प्रस्तुत करें ताकि केपीटी द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त कर्षण नौकाओं की</p>	<p>कर्षण नौकाओं का उपयोग, जहाज की क्रियाओं के लिए वास्तविक अपेक्षाओं को नहीं दर्शाता है। कर्षण नौकाएँ जहाज की सुरक्षा के लिए अपेक्षित हैं तथा जहाज की क्रियाओं के लिए कर्षण नौका की शक्ति कुछ सीमा तक अपेक्षित होती है भले ही कर्षण नौका का पूर्ण उपयोग</p>

	आवश्यकता को सिद्ध किया जा सके।	हो या न हो। कम उपयोग से यह आशय नहीं है कि कर्षण नौकाओं की बिल्कुल आवश्यकता नहीं है क्योंकि ऐसी स्थिति में जहाज की क्रियाओं का संचालन बिल्कुल संभव न हो सकेगा। वादिनार में जहाँ तीन एसबीएम एवं दो उत्पाद जेटियाँ हैं, कर्षण नौकाओं की आवश्यकता, जहाज की संचालन संख्या के कारण अथवा कर्षण नौकाओं की उपयोग प्रतिशतता के कारण इसलिए नहीं बढ़ जाती है, बल्कि जलयानों के आकार के कारण एवं प्रत्येक संचालन के लिए अपेक्षित कर्षण नौका की शक्ति अपेक्षित होती है। पहले भी यह स्पष्ट किया जा चुका है कि इन कर्षण नौकाओं का औचित्य वर्तमान यातायात के लिए है न कि भविष्य के लिए, क्योंकि यातायात में भावी वृद्धि के लिए अतिरिक्त आधारभूत संरचना की आवश्यकता पड़ेगी।
(vii)	रिपोर्ट के 11वें पृष्ठ पर संक्षेप में बताया गया है कि एसबीएम में 50 टन क्षमता की 3 अतिरिक्त बीपी कर्षण नौकाओं तथा एक अतिरिक्त कर्षण नौका की आवश्यकता पड़ेगी, जब एस्सार की दूसरी उत्पाद जेटी (जिसने दिसम्बर, 2009 से संचालन प्रारम्भ कर दिया है) प्रारम्भ हो जाती है। इसमें यह भी सिफारिश की गई है कि वादिनार में 35 टन क्षमता की 2 वर्तमान बीपी कर्षण नौकाओं का 50 टन क्षमता वाली कर्षण नौकाओं से प्रतिस्थापन किया जाए तथा 35 टन क्षमता की बीपी कर्षण नौका, कांडला में छोटे आकार के कार्गो जलयानों के संचालन के लिए भेजी जाए। रिपोर्ट में दी गई उक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए यह सिफारिश की गई, तथापि, यह स्पष्ट नहीं है कि 50 टन क्षमता वाली 2 कर्षण नौकाओं को कांडला में शामिल करने का प्रस्ताव पूरी तरह से कांडला के लिए है अथवा वादिनार के लिए है। कृपया स्पष्ट करें।	50 बोलार्ड पुल वाली कुल 4 कर्षण नौकाएँ किराए पर ली गई हैं, जिनमें से दो कांडला में और दो वादिनार में लगाई गई हैं। पत्तन की अपनी वर्तमान कर्षण-नौकाएँ दोनों जगह पर रखी हुई हैं तथा कर्षण-नौकाओं की आपस में अदला-बदली नहीं की गई है।
(viii)	कांडला डिवीजन एवं वादिनार डिवीजन में 35 टन क्षमता की बीपी कर्षण नौका के संचालन की वास्तविक लागत तथा संचालित किए गए जलयानों की जीआरटी ब्यौरा, उपयोग के घंटों की संख्या आदि 2008-09 से 2010-11 तक के पिछले तीन वर्षों के लिए प्रस्तुत की जाए।	वर्ष 2008-09 के लिए कांडला में कर्षण नौकाओं के उपयोग को दर्शाने वाला विवरण तथा 2008-11 तक की अवधि के लिए वादिनार में कर्षण नौकाओं के उपयोग को दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।  (i) कांडला से संबंधित विवरण वर्ष 2008-09 के लिए कांडला डिवीजन के तरणशील विभिन्न जहाजों की कार्यनिष्पादन रंगें हैं। ये विवरण तरलशील जहाजों की बोलार्ड शक्ति को नहीं दर्शाते हैं।  (ii) वादिनार डिवीजन का विवरण, वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के लिए 50 टन क्षमता बीपी पुल बैक 2 कर्षण नौकाओं के केवल माह-वार उपयोग को दर्शाता है। (2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों के लिए पुल बैक कर्षण-नौकाएँ)
(ix)	(क) केपीटी को 50 टन क्षमता की बीपी के लिए प्रति कर्षण नौका 160 लिटर प्रति घंटा खपत के अनुमान के आधार की केपीटी को व्याख्या करनी है।	160 लिटर प्रति घंटा को ईंधन खपत एक रुढ़िवादी अनुमान है, क्योंकि इंजनों के लिए निर्धारित खपत अपेक्षाकृत अधिक है। वास्तविक खपत की गणना की गई है।
	(ख) केपीटी को अनुमान के आधार की व्याख्या करनी है कि उक्त कर्षण नौकाएँ कांडला में सभी 12 घंटों के लिए प्रति दिन एवं वादिनार में 10 घंटे प्रति दिन के लिए उपयोग में लाई जाएंगी और वह भी 100 दिनों के लिए, जब तक पिछली प्रवृत्ति यह दर्शाती है कि वादिनार में भाड़े पर ली गई कर्षण नौका का उपयोग केवल 20% है।	उपयोग के बारे में पहले से ही व्याख्या दी जा चुकी है तथा यह उपयोग की प्रतिशतता नहीं है बल्कि जलयान की सुरक्षा है तथा न्यूनतम कर्षण नौका शक्ति अपेक्षित है, जो कि एक मानक है। उदाहरण के लिए उत्पाद जेटी, वादिनार में प्रति दिन केवल एक जहाज संचालन कार्य करता है, जिसमें केवल 2 से 3 घंटे लगते हैं, ऐसी स्थिति में कर्षण नौका की न्यूनतम शक्ति अपेक्षित है, भले ही कम उपयोगिता हो। कर्षण नौकाओं के लिए कम उपयोगिता को यदि माना जाता है तो कोई संचालन क्रिया जिसमें केवल एक संचालन क्रिया शामिल है, नहीं हो सकेगी।



	(ग) केपीटी को पुष्टि करनी है कि कर्षण नौकाओं की भाड़े पर लागत में ईंधन की लागत शामिल नहीं है तथा इसकी पुष्टि के लिए टेके की प्रति प्रस्तुत की जाए, यदि पत्तन द्वारा कोई टेका किया गया हो।	भाड़े पर लागत में ईंधन शामिल नहीं है तथा ईंधन की सप्लाई पत्तन द्वारा निविदा शर्तों के अनुसार की जानी है। 50 टन क्षमता की बोलार्ड पुल 4 कर्षण नौकाओं को भाड़े पर लेने के लिए केपीटी द्वारा प्राइवेट पार्टियों से लिए गए टेके की प्रतियाँ प्रस्तुत की गई हैं।												
	(घ) केपीटी को पुष्टि करनी है कि ईंधन की प्रचलित दर के आधार पर ईंधन दर अपनाई गई है।	प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय मानी गई ईंधन दर, ईंधन की वर्तमान दर थी।												
(x)	केपीटी को स्पष्ट करना है कि क्या लगाई जाने वाली प्रस्तावित अतिरिक्त कर्षण नौकाएँ, एसपीएम में पुल बैक संचालन के लिए भी उपयोग में लाई जाएँगी। ऐसे मामले में यह उपयुक्त न होगा कि पायलट चालन फीस में संशोधन से संपूर्ण वर्धमान लागत की वसूली की जाए। केपीटी इस मामले को देखे एवं स्थिति स्पष्ट करे।	सभी कर्षण नौकाएँ सभी प्रकार के संचालन कार्यों में उपयोग में लाई जाती हैं, जिन में आवृत्ति आधार पर पुल बैक संचालन शामिल है तथा आवश्यकता के अनुसार जलयानों के आकार को देखते हुए भी संचालन किया जाता है।												
(xi)	विषयगत प्रस्ताव में केपीटी ने इस तथ्य को नजरअंदाज करते हुए कि यह क्रिया, केपीटी के एसओआर के पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान कुल अधिशेष को दर्शाती है, लागत विवरण जो कांडला डिवीजन में कमी को क्रास-सबसाइज करता है। कांडला डिवीजन में कार्गो संचालन में (पीओएलको छोड़कर) 20% की प्रशुल्क वृद्धि एवं अधिशेष को ध्यान में रखते हुए, वादिनार डिवीजन में किसी भी सेवा के लिए किसी प्रकार की वृद्धि की अनुमति नहीं दी गई थी तथा कांडला डिवीजन में जलयान से संबंधित क्रिया के लिए 48% की वृद्धि की गई थी। वादिनार एवं कांडला डिवीजन दोनों से संपूर्ण वर्धमान लागत को, पायलट चालन फीस में संशोधन करके, इस दृष्टिकोण से स्वीकार नहीं करता है, जैसा कि कांडला डिवीजन के लिए स्वीकार की गई प्रशुल्क वृद्धि का निर्धारण करते समय पिछले प्रशुल्क आदेश में जो दृष्टिकोण अपनाया गया था, उसे स्वीकार किया गया तथा वादिनार डिवीजन में यथा स्थिति मानी गई।	बीई 2012-13 के व्यय संबंधी आंकड़ों को मानते हुए, 2012-13 वर्ष के लिए वादिनार की पायलट क्रिया के लिए लागत विवरण तथा वर्तमान दर पर आय में 64.41% की कमी को दर्शाती है। अतः इस क्रिया को स्वावलम्बी बनाने के लिए वादिनार के लिए पायलट क्रिया का प्रस्ताव दिया गया है।												
(xii)	(क) जलयान से संबंधित आय के अनुमान के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में माने गए जलयानों की संख्या, जलयान की जीआरटी, संशोधित पायलट चालन फीस निकालने के लिए अब माने गए जलयान संबंधी यातायात से मेल नहीं खाता है।	पिछले प्रशुल्क आदेश में माने गए जलयानों की संख्या, जलयानों का जीआरटी अनुमानित आंकड़े हैं, जबकि अब माना गया जलयान संबंधी यातायात वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक आंकड़ा है, अतः यह मेल नहीं खा रहा है।												
	(ख) कांडला एवं वादिनार डिवीजन के लिए वर्तमान प्रशुल्क पर पायलट चालन फीस से आय तथा वर्ष 2012-13 वर्षों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का ब्यौरा अलग-अलग केपीटी को प्रस्तुत करना है।	बीई 2012-13 के आंकड़ों को स्वीकार करते हुए, वर्तमान प्रशुल्क पर पायलट चालन फीस से आय तथा वर्ष 2012-13 के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर आय नीचे दी गई है: <div>(लाख रूपयों में)</div> <table><tr><td></td><td>कांडला</td><td>वादिनार</td><td>कुल</td></tr><tr><td>वर्तमान दर पर पायलट चालन फीस (बीई 2012-13 के आंकड़े)</td><td>9408.04</td><td>3601.00</td><td>13009.04</td></tr><tr><td>प्रस्तावित दर पर पायलट चालन आय</td><td>11666.42</td><td>5797.61</td><td>17464.03</td></tr></table>		कांडला	वादिनार	कुल	वर्तमान दर पर पायलट चालन फीस (बीई 2012-13 के आंकड़े)	9408.04	3601.00	13009.04	प्रस्तावित दर पर पायलट चालन आय	11666.42	5797.61	17464.03
	कांडला	वादिनार	कुल											
वर्तमान दर पर पायलट चालन फीस (बीई 2012-13 के आंकड़े)	9408.04	3601.00	13009.04											
प्रस्तावित दर पर पायलट चालन आय	11666.42	5797.61	17464.03											
(xiii)	(क) इस संदर्भ में कर्षण नौकाओं को शामिल करने के बाद कांडला एवं वादिनार दोनों में जलयान के संचालनों से प्राप्त वास्तविक सुधार बताया जाए।	कांडला में 50 टन क्षमता की बोलार्ड पुल 2 कर्षण नौकाओं को शामिल करने के बाद से निम्नलिखित उपलब्धियाँ प्राप्त की गई हैं: <div>➤ पाइलट बिना किसी गति सीमा के अथवा धीमा करके ओटीबी से इनवर्ड को लाने में सक्षम होते हैं।</div> <div>➤ पाइलटों को कर्षण नौकाओं की उपलब्धता के इंतजार के लिए लंगर नहीं डालना पड़ता।</div>												

		<ul style="list-style-type: none"><li>➤ पाइलटों का मनोबल, अतिरिक्त कर्षण नौकाओं के तुरत सुलभ रहने के कारण बढ़ जाता है और इससे नौचालन की सुरक्षा में सुधार होता है।</li><li>➤ नई कर्षण नौकाओं के आने से जलयानों को खाली करने में कोई विलंब नहीं होता है।</li><li>➤ खतरे के चिन्ह आदि का रख-रखाव बिना किसी विलंब के, समय पर होता है।</li><li>➤ कर्षण नौकाओं के कारण संचलनों में कोई गिरावट नहीं आई है।</li><li>➤ नई कर्षण नौकाओं में आगे खींचकर ले जाने वाले रस्से के कारण, पुश-पुल की सुविधा है, जिससे पाइलट की सुरक्षा बढ़ती है।</li><li>➤ कर्षण नौकाओं के लिए बोर्ड पर पाइलट द्वारा इंतजार न करने से बर्थ पर जलयानों के लिए कोई निष्क्रिय समय नहीं रहता है।</li></ul>								
(ख) प्रस्तावित दरों को निकालने के लिए मानी गई कर्षण नौकाओं की अनुमानित ईंधन खपत तथा कार्य के घंटों के प्रमाण, अब तक प्राप्त वास्तविक से सिद्ध किए जाएँ।	कांडला में लगाई गई निम्नलिखित दो कर्षण नौकाओं की अनुमानित एवं वास्तविक ईंधन खपत तथा कार्य के कुल घंटे निम्नलिखित हैं:	<table><tr><td>i) कर्षण नौका श्वेता</td><td>02.12.2011 से 31.12.2011 तक</td><td>एमई 608 घंटे</td><td>48.297 कि.लि.</td></tr><tr><td>ii) कर्षण नौका लक्ष्मी</td><td>14.12.2011 से 31.12.2011 तक</td><td>एमई 353.4 घंटे</td><td>22.462 कि.लि.</td></tr></table>	i) कर्षण नौका श्वेता	02.12.2011 से 31.12.2011 तक	एमई 608 घंटे	48.297 कि.लि.	ii) कर्षण नौका लक्ष्मी	14.12.2011 से 31.12.2011 तक	एमई 353.4 घंटे	22.462 कि.लि.
i) कर्षण नौका श्वेता	02.12.2011 से 31.12.2011 तक	एमई 608 घंटे	48.297 कि.लि.							
ii) कर्षण नौका लक्ष्मी	14.12.2011 से 31.12.2011 तक	एमई 353.4 घंटे	22.462 कि.लि.							

6.1 इस मामले में संयुक्त सुनवाई कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के परिसर में 5 जनवरी, 2012 को हुई। केपीटी ने अपने प्रस्ताव का पॉवर प्वाइंट पर प्रस्तुतीकरण किया। संयुक्त सुनवाई के समय केपीटी एवं संबंधित प्रयोक्ताओं/संगठनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए।

6.2 जैसी कि संयुक्त सुनवाई के समय सहमति प्रकट की गई थी, केपीटी से अनुरोध किया गया कि वह निम्नलिखित जानकारी प्रस्तुत करे:

- भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं को शामिल करने के बाद पत्तन की अनुकर्षण संबंधी आवश्यकता पूरी होती है तथा कर्षण नौकाओं को शामिल करने के बाद से कार्यनिष्पादन में हुए सुधार का उल्लेख करते हुए, एक विस्तृत नोट प्रस्तुत किया जाए। केपीटी से यह भी अपेक्षा की गई कि वह इस बात का भी उल्लेख करे कि क्या किराए पर ली गई कर्षण नौकाओं को शामिल करने से पिछले सामान्य संशोधन के समय प्रस्तुत किए गए अनुमानों की तुलना में जलयानों के संचलन में कोई अतिरिक्त संचलन हुआ है तथा यदि ऐसा है तो अतिरिक्त राजस्व के अर्जन को बताया जाए।
- जलयान से संबंधित क्रिया के लिए तथा पायलट चालन प्रभार एवं अनुकर्षण प्रभार उप क्रिया के लिए निर्धारित फॉर्मेट में वर्ष 2011-12 एवं 2012-13 के लिए लागत विवरण प्रस्तुत किया जाए, जिसमें भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के आय एवं व्यय पक्षों की दृष्टि से प्रभावों को यथा विधि दर्शाया जाए।

6.3 केपीटी ने दिनांक 18 फरवरी, 2012 के अपने पत्र के अंतर्गत कांडला एवं वादिनार के लिए जलयान से संबंधित क्रिया के लिए तथा पायलट चालन प्रभार एवं अनुकर्षण प्रभार उप क्रिया के लिए निर्धारित फॉर्मेट में लागत-विवरण अलग-अलग तथा आर ई 2011-12 के आंकड़ों एवं बीई 2012-13 के आंकड़ों पर विचार करते हुए, प्रस्तुत किया है। जहाँ तक उक्त प्वाइंट सं. 1 का संबंध है, केपीटी ने कांडला में भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के कारण कार्यनिष्पादन में हुए सुधार का उल्लेख किया है, जिसे पहले भी बताया गया है। तथापि, केपीटी ने पिछले सामान्य संशोधन के समय प्रस्तुत किए गए अनुमानों एवं अतिरिक्त राजस्व अर्जन की तुलना में जलयानों के अतिरिक्त संचलन के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया है।

7. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों एवं प्राप्त टिप्पणियों के उद्धरण सभी पक्षों को अलग से भेजे जाएँगे। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट पर <http://tariffauthority.gov.in> भी उपलब्ध करा जाएँगे।

8. इस मामले पर कार्रवाई करते समय प्राप्त सूचना की समग्रता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभरकर सामने आती है:

- (i) केपीटी द्वारा सामना की गई प्रचालन संबंधी कठिनाइयों को तथा कांडला की पत्तन सीमाओं में जलयानों के संचलन के लिए कर्षण नौकाओं की आवश्यकता का मूल्यांकन करने के लिए सरकार द्वारा गठित समिति द्वारा दी गई सिफारिशों के आधार पर, केपीटी के न्यासी-मंडल ने जहाज संबंधी संचालनों में सहायता प्रदान करने के लिए 50 टन क्षमता के बोर्डर पुल वाली 4 कर्षण नौकाओं, जिनमें से प्रत्येक 2 नौकाएँ कांडला एवं वादिनार में लगाई जाएँ, को लगाने का अनुमोदन प्रदान किया है। सरकार द्वारा जारी दिशा-निर्देशों में महापत्तन न्यासों से यह अपेक्षा की जाती है कि वे कर्षण नौकाओं को भाड़े पर लेने अथवा कर्षण नौकाओं को अपने स्वामित्व में लेने के निर्णय से पूर्व लागत संबंधी लाभ का विस्तृत विश्लेषण करें। केपीटी ने कांडला एवं वादिनार डिवीजनों प्रत्येक के लिए 2 कर्षण नौकाएँ भाड़े पर लेने के निर्णय से पूर्व इस प्रकार का विश्लेषण कथित तौर पर किया है।

कर्षण नौकाओं को भाड़े पर लेने से अतिरिक्त लागत लगेगी, इसलिए केपीटी ने पायलट चालन प्रभारों से संशोधन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है ताकि भाड़े पर खर्च होने वाली अतिरिक्त लागत एवं कर्षण नौकाओं के संचालन पर होने वाले खर्च की वसूली की जा सके।

- (ii) केपीटी ने निविदाएँ आमंत्रित करके भाड़े पर कर्षण नौकाओं की सप्लाई के लिए निजी पार्टियों से ठेके किए हैं। कर्षण नौकाओं के लिए भाड़ा प्रभार के अलावा, केपीटी को कर्षण नौकाओं के संचालन के लिए अपेक्षित ईंधन की सप्लाई करनी होगी। देय भाड़ा प्रभार तथा कर्षण नौकाओं के संचालन के लिए ईंधन की सप्लाई की शर्तों के लिए पत्तन द्वारा ठेके की प्रतियाँ प्रस्तुत की गई हैं, जो पांच वर्ष की अवधि के लिए वैध हैं। अतः केपीटी ने वर्तमान पायलट चालन प्रभारों में संशोधन करके उक्त भाड़ा प्रभारों एवं ईंधन प्रभारों की वसूली का प्रस्ताव दिया है।

- (iii) केपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटारा करते समय इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 18 जनवरी, 2011 के प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/61/2009-केपीटी के अंतर्गत कांडला एवं वादिनार डिवीजनों के वर्तमान पाइलट चालन प्रभारों की समीक्षा की गई थी। यह नोट करने योग्य है कि केपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि इस प्राधिकरण द्वारा जनवरी, 2011 में निपटाए गए केपीटी के सामान्य संशोधन आदेश में उस समय स्वीकार किए गए खर्च के अनुमानों में उक्त अतिरिक्त लागत पर विचार नहीं किया गया था।

- (iv) भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के संचालन में शामिल अतिरिक्त व्यय पर निम्न रूप में विचार किया जाता है:

(क) भाड़ा प्रभार:

भाड़े पर ली गई 4 कर्षण नौकाओं के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तुत चार टेके की प्रतियों के आधार पर यह देखा जा सकता है कि केपीटी द्वारा भाड़ा प्रभार निम्न रूप में देय है:

(राशि रूप्यों में)

प्रति दिन भाड़ा प्रभार	वादिनार	कांडला
कर्षण नौका 1	166750	166900
कर्षण नौका 2	159900	166900
कुल भाड़ा प्रभार प्रति दिन	326650	333800

(ख) ईंधन प्रभार:

- (i) प्रति दिन 12 घंटे के लिए प्रत्येक कर्षण नौका के लिए 160 लिटर प्रति घंटा की खपत के आधार पर तथा अत्यावश्यक खर्चों के लिए अतिरिक्त 10% पर विचार करते हुए, केपीटी ने कांडला में प्रत्येक कर्षण नौका के लिए 2112 घंटों के लिए ईंधन लागत का परिकलन किया है। इसी प्रकार से, प्रत्येक दिन 8 घंटे के लिए प्रत्येक कर्षण नौका के लिए प्रति घंटा 160 लिटर के खपत के आधार पर तथा अत्यावश्यक खर्चों के लिए अतिरिक्त 10% पर विचार करते हुए, केपीटी ने वादिनार में प्रत्येक कर्षण नौका के लिए 1408 घंटों के लिए ईंधन लागत का परिकलन किया है।
- (ii) प्रत्येक कर्षण नौका के लिए प्रति घंटा 160 लिटर की खपत के लिए आधार की व्याख्या करने संबंधी विशिष्ट प्रश्न पूछे जाने पर भी केपीटी ने कोई स्पष्ट जवाब नहीं दिया है। तथापि, प्रत्येक कर्षण नौका के लिए 160 लिटर प्रति घंटा की खपत को रूढ़िवादी अनुमान बताया गया है तथा पत्तन द्वारा यह बल दिया गया है कि इंजनों के लिए निर्धारित खपत अपेक्षाकृत अधिक होती है। केपीटी से यह भी पता चलता है कि प्रत्येक कर्षण नौका के लिए 160 लिटर प्रति घंटा की खपत, केपीटी में वास्तविक स्थिति के आधार पर है। अतः प्रत्येक कर्षण नौका के लिए 160 लिटर प्रति घंटा की खपत पर विश्वास किया जाता है।
- (iii) कांडला में 12 घंटों का कर्षण नौका के संचालन एवं वादिनार में 8 घंटों के संचालन का आधार क्रमशः कांडला एवं वादिनार में औसत वास्तविक संचालन बताया गया है। अत्यावश्यक खर्चों के लिए अतिरिक्त 10% का तर्क आकस्मिकताओं को पूरा करने के लिए है। क्योंकि वादिनार में रात्रि में कोई नौ-संचालन नहीं होता है, अतः कांडला की तुलना में वादिनार में संचालन के घंटे अपेक्षाकृत कम स्तर पर माने गए हैं।
- (iv) ईंधन की खपत पर तथा कांडला एवं वादिनार में कर्षण नौकाओं के कार्य-घंटों की संख्या के बारे में केपीटी द्वारा बताई गई स्थिति पर विश्वास किया जाता है। केपीटी के अगले प्रशुल्क सामान्य संशोधन के दौरान इस संबंध में वास्तविक स्थिति की वर्ष 2012-13 की दृष्टि से समीक्षा की जाएगी तथा इस संबंध में यदि कोई अनुचित लाभ केपीटी को मिला है तो उसे अगली समीक्षा के दौरान पूरी तरह से समाप्त कर दिया जाएगा।

(v) केपीटी के अपनी कार्यप्रणाली में डीजल की दर को 44.475 रु0 प्रति लिटर के बजाए इस विश्लेषण में डीजल की वर्तमान दर 46.25 रु0 प्रति लिटर मानी गई है।

(ग) वादिनार एवं कांडला में 2 नई कर्षण नौकाओं से संबंधित वर्ष 2012-13 का व्यय निम्न रूप में तैयार किया गया है:

#### वादिनार में

विवरण	कार्यप्रणाली	करोड़ रुपये में
भाड़ा व्यय	3.2665 लाख रु0 प्रति दिन × 365 दिन	11.92
ईंधन व्यय	(160 लिटर प्रति घंटा × 8 घंटे + 10%) 46.25 रु0 प्रति लिटर × 2 कर्षण नौकाएँ × 365 दिन	4.75
वादिनार में 2 कर्षण नौकाओं के लिए कुल व्यय		16.67

#### कांडला में

विवरण	कार्यप्रणाली	करोड़ रुपये में
भाड़ा व्यय	3.338 लाख रु0 प्रति दिन × 365 दिन	12.18
ईंधन व्यय	(160 लिटर प्रति घंटा × 8 घंटे + 10%) 46.25 रु0 प्रति लिटर × 2 कर्षण नौकाएँ × 365 दिन	7.13
कांडला में 2 कर्षण नौकाओं के लिए कुल व्यय		19.31

(v) प्रत्येक कर्षण नौका का भाड़ा प्रभार निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव नहीं दिया गया है। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 6.4 के अनुसार, पत्तन न्यासों को पायलट-चालन तथा अनुकर्षण फीस को लगाने के लिए पर्याप्त कर्षण नौकाओं/जलावतरण की व्यवस्था करनी होती है। भाड़े पर ली गई नई कर्षण नौकाओं को शामिल करने से, जिन्हें अतिरिक्त बताया गया है न कि प्रतिस्थान के रूप में, पायलट चालन क्रिया के अंतर्गत व्यय बढ़ गया है तथा इसलिए, इस प्रस्ताव की कांडला एवं वादिनार दोनों में लगाई गई वर्तमान पायलट चालन फीस की दृष्टि से समीक्षा की जानी है।

यह नोट करने योग्य है कि वादिनार डिवीजन में कर्षण नौकाएँ पुल बैंक संचालनों के लिए भी प्रयोग में लाई जाती हैं। अतः भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं पर अनुमानित संचालन व्यय का हिस्सा, पुल बैंक संचालन की लागत में प्रभावित किया जाए तथा पुल बैंक संचालन के लिए निर्धारित प्रशुल्क को उपयुक्त ढंग से समायोजित करना होगा। यह उल्लेख करते हुए कि सभी कर्षण नौकाएँ, सभी संचालनों के लिए प्रयोग में लाई जाती हैं, जिनमें आवृत्तिमूलक आधार पर पुल बैंक संचालन शामिल है, तथा जलयानों के आकार को मद्दे नजर रखते हुए, आवश्यकता के अनुसार, केपीटी ने उल्लेख किया है कि संपूर्ण अतिरिक्त व्यय, पायलट चालन फीस में संशोधन से ही वसूला जाएगा।

यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वादिनार में कर्षण नौकाओं को भाड़े पर लेने से संबंधित संपूर्ण खर्च का वहन वादिनार में ही कर्षण नौकाओं के प्रयोक्ताओं पर पड़ेगा तथा यह भार कांडला में कर्षण नौकाओं के प्रयोक्ताओं पर नहीं पड़ेगा। केवल पायलट चालन फीस के संबंध में वादिनार से संबंधित खर्च का भार, पायलट चालन प्रभार तथा पुल बैंक संचालन के लिए निर्धारित दरों के बीच असमानता लाएगा, अतः वादिनार में भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के प्रयोक्ताओं पर अनावश्यक रूप से अतिरिक्त प्रभारों से भार न डाला जाए, क्योंकि सभी जलयान, एसपीएम में पायलट-चालन सेवाओं तथा पुल बैंक सेवाओं का लाभ उठाएँगे। फिर भी, केपीटी को सलाह दी जाती है कि वह, प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय पायलट-चालन प्रभारों एवं पुल बैंक संचालन के लिए निर्धारित प्रभारों में उपयुक्त ढंग से संशोधन करके असमानता संबंधी मसले को हल करे।

1776 4/12-4

ऊपर केपीटी द्वारा बताई गई स्थिति पर विश्वास करते हुए तथा इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं पर पत्तन द्वारा खर्च किया गया अतिरिक्त व्यय, पायलट-चालन प्रभारों को लगाने के माध्यम से प्रयोक्ताओं से वसूला जाना है, अतः यह विश्लेषण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित कांडला एवं वादिनार डिवीजनों में संशोधित पायलट चालन फीस को निर्धारित करने में और आगे कार्यवाई करता है।

- (vi) 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 6.10 में यह अपेक्षा की गई है कि पायलट चालन प्रभार, स्लैब-वार रूप में निर्धारित किया जाए। केपीटी का वर्तमान दरों का मान भी कांडला एवं वादिनार दोनों के लिए स्लैब-वार रूप में पायलट चालन प्रभार के लिए प्रशुल्क निर्धारित करता है। अतः कांडला एवं वादिनार में पायलट चालन के प्रभारों के सभी स्लैबों पर कर्षण नौकाओं का अतिरिक्त व्यय तैयार करने के लिए, केपीटी ने वर्ष 2010-11 से सम्बद्ध वर्ष के लिए प्रत्येक स्लैब में जलयानों की वास्तविक जीआरटी को लेते हुए, सभी स्लैबों पर अतिरिक्त व्यय फैलाकर डालने का प्रस्ताव दिया है। वर्तमान उपक्रम का उद्देश्य भाड़े पर ली गई 4 कर्षण नौकाओं पर अनुमानित अतिरिक्त व्यय को प्रभावी बनाना है, जिन्हें कांडला एवं वादिनार में नवम्बर, 2011 में सेवा में लाया गया है, जैसा कि व्यापार सूचना से देखा जा सकता है। इसलिए, वर्ष 2010-11 से संबंधित यातायात के जीआरटी को आधार मानकर परिगणना करना उपयुक्त न होगा, जैसा कि केपीटी द्वारा किया गया है। यह स्मरण किया जाए कि जनवरी, 2011 में केपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटारा करते समय, कांडला एवं वादिनार डिवीजनों से संबंधित लागत स्थिति का विश्लेषण किया गया था। उस समय मानी गई लागत के अनुमानों को अतिव्याप्त होने से बचाने के लिए तथा केपीटी द्वारा अब प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में ये स्वीकार किए गए, अतः यह उपयुक्त होगा कि जनवरी, 2011 में केपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटारा करने के दौरान विश्वास में ली गई पाइलट चालन प्रभार संबंधी क्रिया से संबंधित लागत-विवरण को आधार माना जाए तथा नई कर्षण नौकाओं पर खर्च होने वाले अनुमानित अतिरिक्त व्यय के प्रभाव पर, जनवरी, 2011 के केपीटी के सामान्य प्रशुल्क आदेश में पाइलट चालन फीस में प्रदान की गई वृद्धि के कारण आय के बढ़े हुए स्तर के साथ विचार किया जाए ताकि संशोधित पाइलट चालन प्रभार को अब आंका जा सके। तथापि, जनवरी, 2011 में केपीटी के प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के समय कांडला में पाइलट चालन प्रभार क्रिया के लिए लागत-विवरण केपीटी द्वारा उपलब्ध कराया गया था किन्तु वादिनार डिवीजन के लिए पाइलट चालन प्रभार क्रिया के लिए कोई लागत-विवरण प्रस्तुत नहीं किया गया था। वादिनार डिवीजन की लागत संबंधी स्थिति पर समग्र रूप में विचार किया गया था। ऊपर बताई गई कठिनाई को देखते हुए, हम उक्त उल्लिखित दृष्टिकोण के आधार पर कांडला एवं वादिनार के लिए पाइलट चालन प्रभारों को संशोधित करने की स्थिति में नहीं हैं।

- (vii) यह स्मरण किया जाए कि केपीटी में प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के दौरान कांडला डिवीजन की पाइलट चालन क्रिया ने घाटे की स्थिति को दर्शाया था। कांडला में अतिरिक्त कर्षण नौकाओं को लगाए जाने के कारण पत्तन द्वारा कोई अतिरिक्त आय अनुमानित नहीं की गई है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि कांडला में भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं पर अतिरिक्त अनुमानित खर्च वर्ष 2012-13 के लिए 19.31 करोड़ रुपये होगा। ऐसी स्थिति में, सामान्य संशोधन प्रशुल्क आदेश में पहले से मूल्यांकित कांडला डिवीजन की पाइलट चालन प्रभार क्रिया का घाटा 19.31 करोड़ रुपये तक और बढ़ जाएगा।

केपीटी ने पाइलट चालन फीस के वर्तमान स्तर पर 2012-13 के बजट अनुमानों पर आधारित कांडला डिवीजन की पाइलट चालन क्रिया के लिए अलग से लागत-विवरण प्रस्तुत किया है। तथापि, लागत-विवरण में दर्शाई गई कांडला डिवीजन से संबंधित 109.08 करोड़ रुपये की अनुमानित पाइलट चालन आय, 94.08 करोड़ रु० की तदनुसूची आंकड़े से मेल नहीं खाती है, जो कि उनके दिनांक 18 फरवरी, 2012 के अग्रिम पत्र में प्रस्तुत की गई है। केपीटी से यह पता चला है कि कांडला डिवीजन के लागत-विवरण में दर्शाए गए आंकड़े भूलवश पाइलट चालन फीस के प्रस्तावित स्तर पर प्रचालन आय को दर्शाते हैं। इसने पुष्टि की है कि 94.08 करोड़ रुपये की राशि कांडला में

पाइलट चालन प्रभार से प्राप्त आय प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर है। अतः कांडला डिवीजन के लिए अतिरिक्त व्यय उक्त डिवीजन की अनुमानित पाइलट चालन आय की प्रतिशतता के रूप में 20.52% बैठती है।

- (viii) यह स्मरण किया जाए कि केपीटी में प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के समय वादिनार डिवीजन ने समग्र रूप में अधिशेष स्थिति दर्शाई थी। अतिरिक्त कर्षण नौकाओं को शामिल करने से वादिनार में भी अब कोई अतिरिक्त आय अनुमानित नहीं की गई है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है, वादिनार में भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं पर अतिरिक्त अनुमानित व्यय वर्ष 2012-13 के लिए 16.67 करोड़ रूपए होगा। ऐसी स्थिति में वादिनार डिवीजन का अधिशेष, जो कांडला डिवीजन में घाटे के आंशिक रूप से पूरा करने के लिए लागू किया गया था, सामान्य संशोधन प्रशुल्क आदेश में पहले मूल्यांकित किया गया था, 16.67 करोड़ रूपए तक कम हो जाएगा। केपीटी ने पाइलट चालन फीस के वर्तमान स्तर पर 2012-13 के बजट अनुमानों पर आधारित वादिनार की पाइलट चालन प्रभार क्रिया के लिए अलग से लागत विवरण प्रस्तुत किया है। वादिनार डिवीजन के लिए पाइलट चालन प्रभार से अनुमानित आय वर्ष 2012-13 के लिए 36.01 करोड़ रूपए है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत आय संबंधी अनुमानों पर विश्वास किया जाता है। अतः वादिनार डिवीजन के लिए अतिरिक्त आय उक्त डिवीजन के अनुमानित पाइलट चालन प्रभार से आय की प्रतिशतता के रूप में 46.29% के रूप में बैठती है।
- (ix) इस संबंध में परिकलन पत्रक अनुलग्नक के रूप में संलग्न है। राजस्व घाटा स्थिति के आधार पर, कांडला डिवीजन एवं वादिनार डिवीजन के लिए जनवरी, 2011 के आदेश के अंतर्गत अनुमोदित वर्तमान पाइलट चालन प्रभार क्रमशः 20.52% एवं 46.29% तक बढ़ाए जाते हैं, जबकि केपीटी ने कांडला एवं वादिनार डिवीजन के लिए क्रमशः 24% एवं 16% की वृद्धि चाही थी। प्रसंगवश, अंतरिम अवधि में केपीटी द्वारा अपनाया गया पाइलट चालन प्रभार लागत स्थिति में अपेक्षित दर की तुलना में अपेक्षाकृत अधिक देखा जाता है।
- (x) मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.17.1 से 2.17.3 तक यह विनिर्धारित किया गया है कि जब कभी अधिसूचित दरों के मान में सेवाओं/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध न हो तो पत्तन प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है तथा तदर्थ आधार पर तब तक दर लगा सकता है, जब तक कि दर अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं हो जाती है। इस मामले में, पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर, वर्तमान सेवा के लिए दर में संशोधन के लिए है न कि नई सेवा के लिए। केपीटी ने कोई ऐसा दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया है जिससे यह पता चल सके कि संशोधित पाइलट चालन प्रभारों को लगाने के लिए प्रयोक्ताओं की सहमति ली गई है। वास्तव में, कांडला पत्तन स्टीमशिप एजेंट (केपीएसए) ने संयुक्त सुनवाई की कार्यवाही के समय कहा था कि व्यापार मंडल द्वारा कोई सहमति समग्र रूप में नहीं दी गई थी। इसके अलावा, तदर्थ रूप में अपनाई गई अंतरिम दर को इसी रूप में नहीं माना जा सकता, यदि यह अधिक पाई जाती है, जिसमें मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.17.4 द्वारा यथा अपेक्षित कुछ परिमार्जन अपेक्षित हो। अतः यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा तदर्थ आधार पर लगाई गई अंतरिम दरों की अभिपुष्टि करने की स्थिति में नहीं है। तथापि, क्योंकि केपीटी ने कर्षण नौकाओं को पहले से ही चालू कर दिया है तथा प्रचालन व्यय खर्च करने प्रारंभ कर दिए हैं, अतः यह अयुक्तिपूर्ण न होगा कि केपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों को अमल में लाने की तारीख से पूर्व प्रभाव से संशोधित पाइलट चालन प्रभारों को लगाने का अनुमोदन प्रदान किया जाए।
- (xi) एक प्रयोक्ता की टिप्पणियों के जवाब में केपीटी ने कहा है कि कर्षण नौकाओं का उद्देश्य, पत्तन में जलयानों की बर्थिंग (घाट पर जहाज के ठहरने का स्थान)/अनबर्थिंग के लिए तथा पुल-बैक कार्यों, बंदरगाह में जलयानों का संचलन तथा अन्य प्रचालन संबंधी कार्य जैसे कोल्ड संचलन, एवं बचाने के कार्य आदि के लिए है। अतः अतिरिक्त कर्षण नौकाओं को लगाने से जलयानों की संख्या बढ़ने की आशा नहीं की जाती है, जिन्हें केपीटी द्वारा संचालित किया जा सकता है। इसलिए, कांडला एवं वादिनार में अतिरिक्त कर्षण नौकाओं को लगाने से पत्तन को कोई अतिरिक्त आय होने का अनुमान नहीं लगाया जाता है।

9. परिणाम के रूप में तथा उक्त दिए गए कारणों से एवं सामूहिक सद्विचारों के आधार पर यह प्राधिकरण, अध्याय II के अंतर्गत खंड 2.1 में वर्तमान दरों के मान में शामिल करने के लिए निम्नलिखित संशोधित पाइलट चालन प्रभारों की अनुसूची को, केपीटी द्वारा उनके व्यापार परिपत्र दिनांक 24 अक्टूबर, 2011 के अंतर्गत इन प्रभारों को कार्यान्वयन की तारीख से तदर्थ आधार पर पूर्व-प्रभाव से अनुमोदित करता है:

“खंड-2.1- पाइलट-चालन प्रभारों की अनुसूची:

क्रम सं०	जीआरटी का स्तर	दर प्रति जीआरटी			
		कांडला		वादिनार	
		विदेशी (अमरीकी डालर में)	तटीय (रुपयों में)	विदेशी (अमरीकी डालर में)	तटीय (रुपयों में)
1	30,000 जीआरटी तक	0.6920	17.1075	0.4125	10.1979
2	30,001-60,000 जीआरटी	अमरीकी डालर 20760+अमरीकी डालर 0.5529 प्रति जीआरटी, 30,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	51,3225 रु० + 13,668 रु० प्रति जीआरटी, 30,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	अमरीकी डालर 12375+अमरीकी डालर 0.329 प्रति जीआरटी, 30,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	30,5937 रु० + 8.1366 रु० प्रति जीआरटी, 30,000 जीआरटी से ऊपर होने पर
3	60,000 जीआरटी से ऊपर	अमरीकी डालर 37347+अमरीकी डालर 0.4833 प्रति जीआरटी, 60,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	92,3265 रु० + 10.1643 प्रति जीआरटी, 60,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	अमरीकी डालर 22245+अमरीकी डालर 0.2896 प्रति जीआरटी, 60,000 जीआरटी से ऊपर होने पर	55,0035 रु० + 7.159 प्रति जीआरटी, 60,000 जीआरटी से ऊपर होने पर

टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/143/12/असा.]

अनुलग्नक

### परिकलन पत्रक

विवरण	जैसा कि केपीटी द्वारा दिया गया		जैसा कि हमारे द्वारा संशोधित	
	वादिनार के लिए 2 कर्षण नौकाएँ	कांडला के लिए 2 कर्षण नौकाएँ	वादिनार के लिए 2 कर्षण नौकाएँ	कांडला के लिए 2 कर्षण नौकाएँ
भाड़ा प्रभार प्रति दिन				
कर्षण नौका-1	166750	166900	166750	166900
कर्षण नौका-2	159900	166900	159900	166900
कुल भाड़ा प्रभार	326650	333800	326650	333800
ईंधन लागत				
क) कांडला के लिए	0	187862	0	195360
ख) वादिनार के लिए	125242	0	130240	0
कुल प्रति दिन प्रभार	451892	521662	456890	529160
कुल व्यय प्रति वर्ष	164940434	190406776	166764850	193143400
वर्ष 2010-11 के दौरान संचालित जीआरटी	29832596	35092286	-	-
कुल व्यय रुपयों में प्रति जीआरटी	5.53	5.53	-	-
प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर केपीटी द्वारा यथा अनुमानित वर्ष 2012-13 के लिए पायलट चालन प्रभार से आय	-	-	360100000	940804000
अनुमानित पाइलट चालन प्रभार से आय की प्रतिशतता के रूप में कुल व्यय	-	-	46.29%	20.52%
वर्तमान पाइलट चालन प्रभारों में प्रतिशतता की दृष्टि से वृद्धि	61.00%	24.00%	46.29%	20.52%



## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 15th May, 2012

**No. TAMP/60/2011-KPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 49A of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kandla Port Trust for revision of Pilotage charges as in the order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/60/2011-KPT

Kandla Port Trust

Applicant

## ORDER

(Passed on this 2nd day of May, 2012)

This case relates to a proposal dated 11 November 2011 received from the Kandla Port Trust (KPT) for revision of Pilotage Charges.

2. This Authority had vide Order No. TAMP/61/2009-KPT dated 18 January 2011 passed an Order relating to general revision proposal of KPT along with the revised Scale of Rates.

3. The KPT has now proposed to revise the pilotage charges to recover the additional cost likely to be incurred due to procurement of additional 4 tugs (2 each at Kandla and Vadinar) based on the recommendation made by the Committee constituted by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH). The main submissions made by the KPT in support of its proposal are as follows:

(i). Presently, the following tugs are available at Kandla and Vadinar which were considered in the recent General Revision of the port SOR.

(a). **At Kandla**  
3 Tugs of 35 Ton BP  
2 Tugs of 19 Ton BP  
1 Tug of 19 Ton BP (surveyed off)

(b). **At Vadinar**  
2 tugs of 35 Ton BP  
1 Tug of 50 Ton BP  
1 Tug of 50 Ton BP (on hire)

(ii). Only limited night navigation is possible with the present number of tugs available causing immense difficulties to the port users frequently delaying the shipping movements. There have been number of complaints and representations from port users in this regard during the port users meeting. This not only affects the vessels and port users financially but also compromises with the safety of the vessels.

(iii). The vessels calling at the port require safe berthing / unberthing and Shipping Agents are required to pay for the same. The safety of the vessels cannot be compromised by reducing the number of tugs for reasons of low utilization etc. In order to provide safe marine operations, it is essential to have tug power commensurate with the size of vessels and the increased number of movements. For all this the tug hiring seems to be the only alternative as the procurement of additional flotilla require additional manpower and also the procurement generally takes much longer time.

(iv). The Department of Shipping under the MSRTH had also constituted a Technical Committee vide Secretary (Shipping)'s Order No.C-30019/8/2007-Vig dated 4 August 2008 to investigate the requirement of total bollard pull and total number of tugs for manoeuvring vessels within the Port limit of Kandla.

1776 46/12-5

The Committee recommended induction of 2 Nos. of 50 ton BP tugs urgently at Kandla for container handling requirements and 3 Nos. of 50 ton BP tugs for Vadinar for the requirements of SBMs and Product Jetty. Also, the Committee has given recommendations for one additional 50 ton BP Tug after commissioning 2nd product Jetty of ESSAR (The 2nd product Jetty is in operation since December 2009). It has furnished copy of the Report of the Technical Committee constituted by MSRTH.

- (v). Based upon the said Report, the Board of Trustees of Kandla Port Trust vide Resolution no. 261 in its meeting held on 28 September 2011 have approved the proposal of hiring of 4 nos. of 50 ton Bollard pull tugs, 2 each for Kandla and Vadinar, for assisting the Shipping Operations. The hire cost of tugs approved by the KPT Board is as follows:

<u>2 Tugs for Vadinar</u>	<u>Hire charges per day</u>
Tug Opean - Emerald	₹1,66,750.00
Tug Lilac	₹1,59,900.00
Total	₹3,26,650.00

<u>2 Tugs for Kandla</u>	<u>Hire charges per day</u>
Tug - Shweta	₹1,66,900.00
Tug - Laxmi	₹1,66,900.00
Total	₹3,33,800.00

- (vi). Considering average consumption of fuel for the tugs at 160 liters per tug per hour and the average number of hours of operation at Kandla at 12 hours and at Vadinar it is 8 hours with provision of 10% addition towards operational exigencies, the total consumption of fuel works out as under:-

<b>For Kandla</b>	
160 liters X 12 hours + 10%	2112 liters per day / tug
<b>For Vadinar</b>	
160 liters X 8 hours + 10%	1408 liters per day / tug

Present bulk rate of fuel (diesel) is ₹44.475.

- (vii). Accordingly, the total daily expenditure is estimated as follows:

Particulars	2 Tugs for Kandla	2 Tugs for Vadinar
Hire charges	3,33,800.00	3,26,650.00
Fuel cost		
(a) For Kandla (2191 x 44.475 x 2)	1,87,862.00	
(b) For Vadianr (1408 x 44.475 x 2)		1,25,242.00
Total per day charges	5,21,662.00	4,51,892.00
Total expenditure per year	19,04,06,630.00	16,49,40,580.00

- (viii). The KPT has submitted that the above expenditure towards marine dues has not been included in the Scale of Rates revised by the TAMP in March 2011, as this was not considered while sending the proposal to TAMP at that time. Thus, the annual expenditure of ₹35.55 crores will be an additional expenditure.
- (ix). In order to recover the said additional expenditure, the KPT proposes to revise the pilotage fee. A meeting was held with Port Users on 18 October 2011 in this regard and the trade has consented to the same. KPT has furnished a copy of note of discussion.
- (x). Considering the total GRT handled at Kandla for the last year 2010-11 is 3,50,92,286 tonnes and at Vadinar 2,98,32,596 tonnes, it has arrived at a minimum additional recovery of ₹5.43 per GRT for Kandla and ₹5.53 per GRT for Vadinar to recover the additional cost.

Recognising that as per TAMP Guidelines three tier slab-wise sliding rates are to be proposed with a reduction of 20% on the unit rate of the first slab for the second slab and 30% reduction on the first slab to arrive at the rate for the third slab on the incremental GRT of a vessel and also taking into consideration the vessel traffic, their GRT, share of foreign-going and coastal vessels under each slabs based on the 2010-11 data, it has arrived at the revised pilotage fee (slab-wise).

- (xi). The revised Pilotage charges proposed by the KPT vis-à-vis the existing rates prescribed in the SOR approved vide Order No.TAMP/61/2009-KPT dated 18 January 2011 is as follow:

(a). For Kandla:

Sr. No.	Slabs of GRT	Rater per GRT			
		Existing Rates		Revised Rates Proposed	
		Foreign (in US \$)	Coastal (in ₹)	Foreign (in US \$)	Coastal (in ₹)
1.	Upto 30,000 GRT	0.5742	14.1947	0.7120	17.6014
2.	30,001-60,000 GRT	U.S.\$17,226 + U.S.\$ 0.4588 per GRT over 30000 GRT	₹4,25,840 + ₹11.341 per GRT over 30000 GRT	U.S.\$21360 + U.S.\$ 0.5696 per GRT over 30000 GRT	₹5,28,042 + ₹14.08 per GRT over 30000 GRT
3.	Above 60,000 GRT	U.S.\$30,990 + U.S.\$ 0.401 per GRT over 60000 GRT	₹7,66,070 + ₹9.9145 per GRT over 60000 GRT	U.S.\$38,448+ U.S.\$ 0.4984 per GRT over 60000 GRT	₹9,50,442 + ₹12.3209 per GRT over 60000 GRT

(b). For Vadinar:

Sr. No.	Slabs of GRT	Rater per GRT			
		Existing Rates		Revised Rates Proposed	
		Foreign (in US \$)	Coastal (in ₹)	Foreign (in US \$)	Coastal (in ₹)
1.	Upto 30,000 GRT	0.282	6.971	0.4540	11.2233
2.	30,001-60,000 GRT	U.S.\$8460 + U.S.\$0.225 per GRT over 30000 GRT	₹2,09,130 + ₹5.562 per GRT over 30000 GRT	U.S.\$13620 + U.S.\$0.3632 per GRT over 30000 GRT	₹3,36,699 + ₹8.9786 per GRT over 30000 GRT
3.	Above 60,000 GRT	U.S.\$15,210 + U.S.\$0.198 per GRT over 60000 GRT	₹3,75,990 + ₹4.894 per GRT over 60000 GRT	U.S.\$24516 + U.S.\$0.3178 per GRT over 60000 GRT	₹6,06,057 + ₹7.8563 per GRT over 60000 GRT

4. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal of the KPT dated 11 November 2011 was circulated to the concerned users/ user organisations seeking their comments. The comments received from the users/ user organisations were forwarded to the KPT as feedback information. The KPT has furnished its remarks on the comments of Kandla Port Steamship Agents Association.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the KPT was requested to furnish additional information/clarifications on a few points vide our letter dated 3 January 2012 which was furnished by the KPT vide its letters dated 18 February 2012 and dated 7 April 2012. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the KPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by KPT
(i).	The KPT along with the proposal has forwarded a circular dated 24 October 2011 issued to the trade (reportedly based on outcome of the meeting the port had with the concerned user associations) which states that the proposed rate will be implemented after	KPT has not furnished comments.

	one month from the date of the circular. In this context it may be clarified that as per the clause 2.17.1 to 2.17.3 tariff guidelines whenever a specific tariff for services/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit the proposal and levy the rate on an adhoc basis till the rate is finally notified. In the instant case, the rate proposed is for revision of existing service and it is not for any new service. In case port has implemented the proposed rate based on the circular issued by it to the trade it may be noted that it is not in line with clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of March 2005 and the port may refrain from doing so.					
(ii).	<p>The Technical Committee reportedly constituted by the Department of Shipping under MSRTH in August 2008 has recommended induction of 2 nos. of 50 ton BP tugs at Kandla and 3 nos. of 50 ton BP tugs at Vadinar. The KPT has proposed to hire 2 nos. of 50 ton BP tugs each at Kandla and Vadinar Division. In this context, the guidelines issued by the MSRTH dated 26 May 2006 (attached as Annex VI) of the reports states that each port should carry out a detailed cost benefit analysis between port owned tug vis-à-vis hired tug considering available man power, interest rates, fuel cost, number of years for which tug are to be hired etc., before the Board of Trustees of the port to enable to take a decision.</p> <p>The KPT to furnish detailed analysis done by the port in this regard in compliance with the guidelines issued by the MSRTH for hire of tugs. Also, confirm that the other guidelines issued by the Government for hire/ privatization of tug services are also complied with.</p>	<p>A copy of the cost benefit analysis is furnished.</p> <p>[As per the cost benefit analysis for port owned tug and hiring of tug in net present value system, the Net Present Value (NPV) of cash outflow on account of purchase cost, interest on capital, R &amp; M cost, and S &amp; W of port owned tug and the NPV of cash outflow on account of hire charges along with service tax for hire of tug over a period of 20 years is shown as follows:</p> <table><tr><td>NPV of port owned tug</td><td>₹162.49 crores</td></tr><tr><td>NPV of hire of tug</td><td>₹124.06 crores</td></tr></table>	NPV of port owned tug	₹162.49 crores	NPV of hire of tug	₹124.06 crores
NPV of port owned tug	₹162.49 crores					
NPV of hire of tug	₹124.06 crores					
(iii).	<p>The KPT has stated that the last general revision of the SOR of the port did not consider the estimates of the additional tugs as it was not envisaged at that time. However, it cannot be denied that the cost of operating the existing tugs are captured in the estimates considered for finalizing the tariff of the KPT. In the current proposal, the KPT has stated that one of the 19 tonnes tugs at Kandla is surveyed off. The report of the Committee (prepared in 2008) at page 11 states that the 3 nos. of 19 ton capacity tugs at Kandla division will outlive their economic life in space of 1 to 3 years. If the 19 Ton BP tugs have outlived their lives then the cost of operating these tugs and ROCE (captured in the estimates considered in the last tariff revision Order dated 18</p>	<p>The tug Mekan and Jumbo have been surveyed off with effect from 19 March 2010 and 18 March 2010 respectively and the third 19 tonnes tug is likely to be surveyed off within 1-2 year. It may be added that the hired tugs are not in replacement of these tugs. In replacement of these tugs, work order dated 31 March 2011 for procurement of 2 nos. 50 tonne bollard pull tugs has been placed on M/s.Hindustan Shipyard Ltd., Visakhapatnam. The first tug will be delivered within 24 months from the date of issuance of work order and 2<sup>nd</sup> tug will be delivered within 27 months from the date of issuance of work order. The surveyed off tug Jumbo is being used as there is still shortage of tugs even though two tugs have been hired and put to use at Kandla from the month of December 2011 and regarding ROCE of above two tugs, it is submitted that</p>				

	January 2011) will have to be reduced from the incremental cost estimated by the KPT for additional tugs while proposing revision in the pilotage fee. If revision is warranted on cost it can only be with reference to incremental cost incurred by port due to induction of new equipment from the incremental cost of hire of new tugs.	above two tugs have outlived their life since the year 2008, hence their written down value is Nil and hence do not form part of Capital Employed. Hence the cost considered by the KPT is the only incremental cost of hiring of new tugs.
(iv).	For arriving at the revision in the pilotage fee on account of additional tugs proposed to be inducted, the KPT has considered the vessel traffic, average GRT of vessels based on the actuals for year 2010-11. From the report of the Committee it appears that the recommendation for additional 3 tugs of 50 Ton BP at Vadinar and 2 tugs of 50 Ton BP at Kandla is based on the vessel traffic projections of the KPT in the year 2013-14 and also taking into consideration the future expansion of construction of berth nos.13 <sup>th</sup> to 16 <sup>th</sup> on BOT basis and other PPP projects. It may not, therefore, be relevant to arrive at the revision in the pilotage fee based only on the 2010-11 vessel traffic. The KPT may modify its proposal to consider the relevant additional vessel traffic as well. It may be mentioned here that the last tariff revision Order considered the estimates upto the year 2012-13. 2013-14 did not form part of the last tariff revision. Revision if any of the existing tariff to meet the incremental cost may be restricted to the validity period prescribed in the said Order.	The Committee appointed by MOSRTH had recommended the deployment of additional tugs considering the expansion of the port upto Cargo Berths No.11 and 12 (Container Terminal). The further expansion of Berth No. 13 to 16 was not considered at the time of giving the recommendations. As such, the recommendation made on the basis of traffic of 2010-11 is in order. Further expansions like Berths No. 13 to 16, Tuna Tekra, etc. will entail the requirement of further deployment of more infrastructure including tugs which will be assessed in due course of time for the purpose.
(v).	Page 18 of the Report of the Committee recommends that before adding 2 nos. of 50 Ton tugs at KPT, the old existing tugs may be tested for Bollard and accordingly the capacity may be adopted for old tugs. Explain whether the KPT has undertaken this exercise and, if so, outcome thereof.	The capacity of the existing tugs has not been tested for the reasons that the tugs could not be spared and also because Kandla, being a tidal Port, the tugs will have to be sent to a different place for the bollard pull tests. The possibility is being explored and will be carried out as soon as the existing tugs can be spared for the purpose. However, whatever the result of the test, the existing power will always be less than the rated power as the tugs are old and the machinery worn out to some extent. In any case, the Committee had not made recommendation conditional. While calculating the existing tugs, the power of the existing tugs has been taken at the rated power. Reduction in the power of the existing tugs actually means requirement of additional tug power.
(vi).	(a). The report of the Committee shows that the utilisation of port owned tugs is 40% at both Kandla and Vadinar Division and 20% in case of the hired tugs (Vadinar Division). Justify the need for the additional tugs at this stage considering the existing tugs are found to be underutilised. KPT to furnish details of	There is no 50 tonne BP tug available at Kandla except the two 50 tonne BP tugs hired and deployed at Kandla from December 2011. However, two number of 50 tonne BP tugs, one owned by KPT and the other hired from private party are deployed at Vadinar. The statement showing the particulars of vessels called at Vadinar for the year 2008 to 2011 is

	number of ships handled, shipping movements involved, hours of deployment of tugs (for similar capacity of tugs) for the last three years 2008-09 to 2010-11 for the Kandla and Vadinar Division separately.	furnished. [The statement furnished by KPT does not give details regarding shipping movements involved, and hours of deployment of tugs.]
	(b). Please show the proposed deployment of tugs to cater to the vessel traffic estimated for the next two years to justify the need for the additional tugs proposed by the KPT.	The utilisation of the tugs does not necessarily reflect the actual requirement for ship maneuvers. Tugs are required for the safety of the ships and certain amount of tug power is required for ship maneuver irrespective of overall utilization of the tug. Under utilization does not mean that the tugs are not required at all as in that case the ship maneuvers would not be possible at all. In Vadinar, where there are three SBMs and two product jetties, the requirement of tugs increases not because of the number of ship maneuvers or the percentage of utilization of the tugs but because of the size of the vessels and the tug power required for each maneuver. Also, it has been clarified earlier that the justification of deployment of these tugs is for the present traffic and not for the future as the future increase in traffic will necessitate additional infrastructure.
(vii).	Page 11 of the Report summarizes requirement of 3 additional tugs of 50 Ton BP tugs at SBM and one additional tug when the second product jetty of Essar (which reportedly commenced operation since December 2009). It also recommends that the existing two tugs of 35 Ton BP at the Vadinar may be replaced by 50 Ton tugs and 35 Ton BP tugs may be sent to Kandla for handling cargo vessels of small size. In view of the above position recommended in the report, it is not clear whether the 2 nos. of 50 Ton tugs proposed to be inducted at Kandla division is exclusively for Kandla or for Vadinar. Please clarify.	Total 4 numbers 50 bollard pull tugs have been hired out of which two have been deployed at Kandla and two at Vadinar. The Port's own tugs existing at either places have been retained and no tugs have been interchanged.
(viii).	Furnish the actual cost of operation of 35 Ton BP tugs at Kandla Division and Vadinar Division along with details of GRT of vessels handled, number of hours of utilisation, etc., separately for the last three years 2008-09 to 2010-11.	The statement showing the utilization of tugs at Kandla for the year 2008-09 and the statement showing the utilization of tugs at Vadinar for the period from 2008-2011 are enclosed. [(i). The statements pertaining to Kandla are the performance report of various floating crafts of Kandla division for the year 2008-09. The statements do not show the Bollard Power of the floating crafts. (ii). The statement of Vadinar division shows only month-wise utilisation of two nos. 50 ton B.P. Pull Back Tugs for the years 2008-09 to 2010-11.]
(ix).	(a). KPT to explain the basis of assuming the power consumption of 160 litres per hour per tug for 50T BP.	The fuel consumption of 160 litres per hour is a conservative estimate as the rated consumption for the engines is higher. Actual consumption is calculated.
	(b). KPT to explain the basis of assuming that the said tugs will be utilised for all the 12 hours at Kandla and 10 hours a day at	The utilization has already been explained and it is not the percentage of utilization but the safety of the vessel and the minimum tug

	Vadinar and that too for 100 days when the past trend shows that the utilisation of tugs on hire at Vadinar is only 20%.	power required which is the criteria. For example, even if there is only one single ship maneuver a day at the Product Jetty, Vadinar which takes only 2 to 3 hours, a minimum number of tug power is still required irrespective of the low utility. As for low utility is considered for the tugs no maneuver including the single maneuver can take place.												
	(c). KPT to confirm that the hire cost of tugs does not include the cost of fuel and substantiate with copy of the contract if any entered by the port.	The hire cost does not include the fuel and fuel has to be supplied by the Port as per the tender conditions. Copies of the contract entered into with the private parties by the KPT for the work of hiring of 4 nos. 50 tonne bollard pull tugs are furnished.												
	(d). KPT to confirm the fuel rate adopted is based on the prevailing rate of fuel.	Fuel rate considered was the prevailing rate of fuel at the time of submission of proposal.												
(x).	KPT to clarify whether the additional tugs proposed to be deployed will also be utilised for pull back operation at the SPM. In that case, it may not be appropriate to recover the entire incremental cost from the revision in the pilotage fee. The KPT may look into this aspect and clarify the position.	All the tugs are used for all operations including pull back operations on rotation basis and also as per the requirement considering the size of the vessels.												
(xi).	In the subject proposal, the KPT has proposed increase in the pilotage charge for Vadinar Division without considering the fact that this activity reflected overall surplus during the last tariff revision of KPT SOR, cost statement which cross-subsidised the deficit in the Kandla Division. No increase was allowed for any of the services at Vadinar Division in view of surplus and tariff increase of 20% in the cargo handling (except POL) in Kandla Division and a 48% increase was granted in the vessel related activity in Kandla Division. The proposal of the port to recover the entire incremental cost from both Vadinar and Kandla division by way of revision in pilotage fee does not recognise the approach followed in the last tariff Order while determining the tariff hike granted for Kandla Division and status quo maintained in Vadinar division.	Cost Statement for Pilotage activity of Vadinar for the year 2012-13 considering the expenditure figures of BE 2012-13, and income of at the existing rate shows the deficit of 64.41%. Hence to make the activity self sustained revision for Pilotage activity for Vadinar also has been proposed.												
(xii).	(a). The number of vessels, GRT of vessel considered in the last tariff Order for estimation of vessel related income do not match with the vessel traffic now considered for arriving at the revised pilotage fee.	The number of vessels, GRT of vessels considered in the last tariff order is the estimated figure, whereas vessel traffic now considered is of actual figures for the year 2010-11, hence, it is not matching.												
	(b). KPT to furnish details of income from pilotage fee at the existing tariff and the income estimated at the proposed tariff for the years 2012-13 for Kandla and Vadinar Division separately.	Considering the figures of BE 2012-13, the income from Pilotage fees at the existing tariff and at the proposed tariff for the year 2012-13 is as below:  (₹ In lakhs) <table><tr><td></td><td>Kandla</td><td>Vadinar</td><td>Total</td></tr><tr><td>Pilotage Income at the existing rate (BE 2012-13 figure)</td><td>9408.04</td><td>3601.00</td><td>13009.04</td></tr><tr><td>Pilotage Income at Proposed rate</td><td>11666.42</td><td>5797.61</td><td>17464.03</td></tr></table>		Kandla	Vadinar	Total	Pilotage Income at the existing rate (BE 2012-13 figure)	9408.04	3601.00	13009.04	Pilotage Income at Proposed rate	11666.42	5797.61	17464.03
	Kandla	Vadinar	Total											
Pilotage Income at the existing rate (BE 2012-13 figure)	9408.04	3601.00	13009.04											
Pilotage Income at Proposed rate	11666.42	5797.61	17464.03											

(xiii).	<p>(a). The actual improvement in vessel movements achieved both at Kandla and Vadinar after the induction of the tugs in reference may be brought out.</p>	<p>The following achievements have been made since the induction of 2 nos. of 50 tonne bollard pull tugs at Kandla:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pilots are able to bring inwards from OTB without speed restrictions, or slowing down.</li> <li>➤ Pilots do not have to drop anchor waiting for tugs to be available.</li> <li>➤ Pilot's confidence level is enhanced with additional tugs readily available thus improving safety of navigation.</li> <li>➤ Since arrival of new tugs there is no delay for unberthing of the vessels.</li> <li>➤ Maintenance of buoys etc is taking place in time without any delays.</li> <li>➤ No movements have been dropped on account of tugs</li> <li>➤ New tugs have facility of PUSH PULL on account of forward towing rope thereby increasing safety of Piloting.</li> <li>➤ There is no idle time for vessels at berth with pilot on board waiting for tugs.</li> </ul>								
	<p>(b). The estimated fuel consumption and working hours of the tugs considered for arriving at the proposed rates may be substantiated by the actuals achieved so far.</p>	<p>The estimated and actual fuel consumption and total working hours of following two tugs deployed at Kandla is as under:</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>1) Tug Shweta</td> <td>02.12.2011 to 31.12.2011</td> <td>ME 608 hours AE 744 hours</td> <td>48.297 KL</td> </tr> <tr> <td>2) Tug Tag Laxmi</td> <td>14.12.2011 to 31.12.2011</td> <td>ME 353.4 hours AE 415.0 hours</td> <td>22.462 KL</td> </tr> </tbody> </table>	1) Tug Shweta	02.12.2011 to 31.12.2011	ME 608 hours AE 744 hours	48.297 KL	2) Tug Tag Laxmi	14.12.2011 to 31.12.2011	ME 353.4 hours AE 415.0 hours	22.462 KL
1) Tug Shweta	02.12.2011 to 31.12.2011	ME 608 hours AE 744 hours	48.297 KL							
2) Tug Tag Laxmi	14.12.2011 to 31.12.2011	ME 353.4 hours AE 415.0 hours	22.462 KL							

6.1. A joint hearing in this case was held on 5 January 2012 at the Kandla Port Trust (KPT) premises. The KPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the KPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

6.2. As agreed at the joint hearing, the KPT was requested to furnish:

- (i). a detailed note showing the towage requirement of the port is fully met after the induction of the hired tugs and highlighting the performance improvement achieved after such induction. KPT was also required to highlight whether the induction of hired tugs has resulted in any additional movement of vessels compared to estimates furnished at the time of the last general revision and if so, the additional revenue accruals.
- (ii). cost statement in the prescribed format for the vessel related activity as well as pilotage and towage sub-activity for the years 2011-12 and 2012-13 duly capturing the effects of the hired tugs on the income and expenditure sides.

6.3. The KPT vide its letter dated 18 February 2012 has furnished the cost statement in the prescribed format for the vessel related activity as well as Pilotage and towage sub-activity separately for Kandla and Vadinar and KPT as a whole considering RE 2011-12 figures and BE 2012-13 figures. As regards point no.(i) above, the KPT has highlighted the performance improvement achieved on account of hire of tugs at Kandla, which are brought out earlier. However, the KPT has not stated anything about additional movement of vessels compared to estimates furnished at the time of last general revision and the additional revenue accruals.



7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). In view of the operational difficulties faced by KPT and based on the recommendations made by the Committee constituted by the Government to assess the requirement of tugs for maneuvering vessels within the port limits of Kandla, the Board of Trustees of KPT have approved the deployment of 4 nos. of 50 ton Bollard pull tugs; 2 each for Kandla and Vadinar, for assisting the shipping operations.

The guidelines issued by the Government require the major port trusts to carry out a detailed cost benefit analysis before they take a decision to hire tugs or to own tugs. The KPT has reportedly carried out such an analysis before deciding to hire 2 tugs each for Kandla and Vadinar divisions.

As the hire of tugs would involve additional costs, the KPT has come up with a proposal for revision of its pilotage charges so as to recover the additional costs involved in the hire and operation of the tugs.

- (ii). The KPT is seen to have entered into contracts with private parties for supply of tugs on hire basis by inviting tenders. In addition to the hire charges towards the tugs, the KPT is also required to supply fuel required for the operation of the tugs. The hire charges payable and the condition of supply of fuel for operation of tugs are supported by contract copies, which are valid for a period of five years, furnished by the port. As such, the KPT has proposed to recover the said hire charges and fuel charges by way of revision in the existing pilotage charges.
- (iii). The existing Pilotage charges of Kandla and Vadinar division have been reviewed by this Authority vide tariff Order no.TAMP/61/2009-KPT dated 18 January 2011 while disposing of the general revision proposal of KPT. It is noteworthy that the KPT has confirmed that the said additional costs have not been considered in the expenditure estimates then relied upon in the general revision Order of KPT disposed by this Authority in January 2011.
- (iv). The additional expenditure involved in the operation of hired tugs is discussed below:

- (a). Hire charges:

Based on the four contract copies furnished by KPT for hire of 4 tugs, it is seen that the following hire charges are payable by KPT:

(Amount in ₹)		
Hire charges per day	Vadinar	Kandla
- Tug 1	166750	166900
- Tug 2	159900	166900
<b>Total hire charges per day</b>	<b>326650</b>	<b>333800</b>

- (b). Fuel charges:

- (i). Based on the consumption of 160 litres per hour per tug for 12 hours in a day and considering an additional 10% towards exigencies, the KPT has calculated the fuel cost for 2112 hours per tug in Kandla. Similarly, based on the consumption of 160 litres per hour per tug for 8 hours in a day and considering an additional 10% towards exigencies, the KPT has calculated the fuel cost for 1408 hours per tug in Vadinar.

1726 46112-7

- (ii). In spite of a specific query to explain the basis for the consumption of 160 litres per hour per tug, the KPT has not furnished a categorical reply. However, the consumption of 160 litres per hour per tug is stated to be a conservative estimate and it is asserted by the port that the rated consumption for the engines is higher. It is understood from KPT that the consumption of 160 litres per hour per tug is based on the actual position at KPT. Therefore, the consumption of 160 litres per hour per tug is relied upon.
- (iii). The tug operating hours of 12 hours at Kandla and 8 hours at Vadinar are also claimed to be based on the average actual operations at Kandla and Vadinar respectively. The consideration of additional 10% towards exigency is to meet any contingencies. Since, there is no night navigation at Vadinar, the operating hours is considered at a lower level at Vadinar as compared to Kandla.
- (iv). The position reported by KPT on the fuel consumption and the number of working hours of tugs at Kandla and Vadinar are relied upon. The actual position in this regard for the year 2012-13 will be reviewed during the next general revision of tariff of KPT and undue benefit, if any, accrued to KPT in this regard will be set off fully during the next review.
- (v). The prevailing rate of diesel at ₹46.25 per litre is considered in the analysis, instead of ₹44.475 considered by KPT in its workings.
- (c). The expenditure relating to the 2 new tugs at Vadinar and Kandla for the year 2012-13 is worked out as follows:

At Vadinar:

Particulars	Workings	₹ in crores
Hire expenses	₹3.2665 lakhs per day * 365 days	11.92
Fuel expenses	(160 litres per hour * 8 hours + 10%) * ₹46.25 per litre * 2 tugs * 365 days	4.75
<b>Total expenditure for 2 tugs at Vadinar</b>		<b>16.67</b>

At Kandla:

	Workings	₹ in crores
Hire expenses	₹3.338 lakhs per day * 365 days	12.18
Fuel expenses	(160 litres per hour * 12 hours + 10%) * ₹46.25 per litre * 2 tugs * 365 days	7.13
<b>Total expenditure for 2 tugs at Kandla</b>		<b>19.31</b>

- (v). The proposal is not for fixing hire charges of individual tugs. As per clause 6.4 of the tariff guidelines, port trusts are to provide adequate tugs/ launches against levy of pilotage-cum-towage fees. In view of the induction of the new tugs engaged on hire which are claimed to be additional and not replacement, the expenditure under pilotage activity has increased and, therefore, the proposal is to review the existing pilotage fees levied both at Kandla and Vadinar.

It is noteworthy that the tugs at Vadinar division are used for pull back operations also. Hence, portion of the estimated operating expenditure on the hired tugs may have to be apportioned to the cost of pull back operation and the tariff fixed for pull back operation may have to be adjusted suitably. Mentioning that all the tugs are used for all operations including pull back operations on rotation basis and as per the requirement considering the size of the vessels, the KPT has stated that the entire additional expenditure has to be recovered from the revision in the pilotage fee alone.

It is relevant to mention here that loading of the entire expenditure relating to hire of tugs at Vadinar will have impact on the users of tugs at Vadinar alone and it will not burden the users of tugs at Kandla. Though the loading of the expenditure relating to Vadinar in the pilotage fee alone will create an imbalance between the rates prescribed for pilotage and for pull back operation, the users of the hired tugs at Vadinar may not be unduly burdened with additional charges as all the vessels will avail pilotage services as well as pull back services at SPMs. Nevertheless, the KPT is advised to address this issue of imbalance by suitably modifying the pilotage charges and the charges prescribed for pull back operation in the next review of its tariff.

Relying on the position brought out by KPT above and keeping in view the position that the additional expenditure incurred by the port on the hired tugs is to be recovered from the users by way of levy of pilotage charges, this analysis proceeds further to determine the revised pilotage fees at Kandla and Vadinar divisions, as proposed by the port.

- (vi). Clause 6.10 of the tariff guidelines of 2005 requires pilotage to be prescribed in a slab-wise structure. Even the existing Scale of Rates of KPT prescribes tariff for pilotage in a slab-wise structure for both Kandla and Vadinar. As such, in order to build the additional expenditure of the tugs across all slabs of pilotage at Kandla and Vadinar, the KPT has proposed to spread over the additional expenditure across all slabs by taking the actual GRT of the vessels in each slab relevant for the year 2010-11. The current exercise is only to give effect to the estimated additional expenditure on the 4 nos. of hired tugs, which have been pressed into service at Kandla and Vadinar in November 2011 as seen from the trade notice. Therefore, it may not be appropriate to base the calculations on the basis of the GRT of traffic relating to the year 2010-11, as done by KPT.

It may be recalled that during the disposal of the general revision proposal of KPT in January 2011, the cost position relating to the Kandla and Vadinar divisions have been analysed. In order to avoid overlapping of estimates of cost considered at that point of time and that now considered by KPT in their cost statement furnished now, it would be appropriate that the Cost statement pertaining to the Pilotage activity relied upon during the disposal of the general revision proposal of KPT in January 2011 is taken as base and the effect of the additional expenditure estimated to be incurred on the new tugs is considered alongwith the increased level of income due to the increase granted in the pilotage fees in the General revision tariff Order of KPT of January 2011, to now arrive at the revised pilotage charges. However, in the last general revision of tariff of KPT in January 2011, while the Cost statement for the Pilotage activity at Kandla was made available by KPT, no such cost statement for Pilotage activity for Vadinar division was furnished. The cost position of the Vadinar division was considered as a whole. In view of the difficulty expressed above, we are not in a position to revise the Pilotage charges for Kandla and Vadinar based on the above mentioned approach.

- (vii). It may be recalled that during the general revision of tariff at KPT, the pilotage activity of Kandla division reflected a deficit position. No additional income is anticipated by the port due to deployment of additional tugs at Kandla. As stated earlier, the additional estimated expenditure on the hired tugs at Kandla would be ₹19.31 crores for the year 2012-13. In that event, the deficit of pilotage activity of Kandla division assessed earlier in the general revision tariff Order would only further increase by ₹19.31 crores.

The KPT has furnished separate Cost statement for the pilotage activity of Kandla division based on the Budget estimates of 2012-13 at the existing level of pilotage fees. However, the estimated pilotage income of ₹109.08 crores pertaining to Kandla division shown in the Cost statement was not found matching with the corresponding figure of ₹94.08 crores furnished in its forwarding letter dated 18 February 2012. It is understood from KPT that the figure shown in the cost

17764/12-8

statement of Kandla division inadvertently reflects the operating income at the proposed level of pilotage fee. It has confirmed that the amount of ₹94.08 crores is the income from pilotage at Kandla at the existing level of tariff. The income estimates furnished by the port is relied upon. Thus, the additional expenditure for Kandla division as a percentage of the estimated pilotage income of the said division works out to 20.52%.

- (viii). It may be recalled that during the general revision of tariff at KPT, the Vadinar division as a whole reflected a surplus position. No additional income is anticipated now at Vadinar also due to deployment of additional tugs. As stated earlier, the additional estimated expenditure on the hired tugs at Vadinar would be ₹16.67 crores for the year 2012-13. In that event, the surplus of the Vadinar division, which was applied to partially off set the deficit at Kandla division, assessed earlier in the general revision tariff Order would reduce by ₹16.67 crores. \*

The KPT has furnished separate Cost statement for the pilotage activity of Vadinar based on the Budget estimates of 2012-13 at the existing level of pilotage fees. The Pilotage income estimated for the Vadinar division is ₹36.01 crores for the year 2012-13. The income estimates furnished by the port is relied upon. Thus, the additional expenditure for Vadinar division as a percentage of the estimated pilotage income of the said division works out to 46.29%.

- (ix). The calculation sheet in this regard is attached as Annex. Based on the revenue deficit position, the existing pilotage charges approved vide Order of January 2011 for Kandla division and Vadinar division are increased by 20.52% and 46.29% respectively, as against the percentage increase of 24% and 61% sought by KPT for Kandla division and Vadinar division respectively. Incidentally, the Pilotage fee adopted by KPT in the interim period is seen to be on the higher side as compared to the rate warranted by the cost position.
- (x). Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of March 2005 stipulate that whenever a specific tariff for services/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit the proposal and levy the rate on an adhoc basis till the rate is finally notified. In the instant case, the rate proposed by the port is for revision of rate for existing service and not for any new service. The KPT has not produced any documentary evidence to reflect the consent of the users for levy of the revised pilotage rates. Infact, the Kandla Port Steamship agents association (KPSAA) during the joint hearing proceedings has stated that no consent was given by the trade as a whole. Further, the interim rate adopted in an adhoc manner cannot be recognized as such, if it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively, as required by Clause 2.17.4 of the tariff guidelines of March 2005. Therefore, this Authority is not in a position to ratify the interim rates levied by the port on adhoc basis. However, since the KPT has already commissioned the tugs and started incurring the operational expenses, it may not be unreasonable to approve the levy of the revised pilotage charges retrospectively from the date of implementation of the rates proposed by KPT.
- (xi). The KPT while responding to the comments of one of the users has stated that the purpose of deployment of tugs is for berthing and un-berthing of vessels in Port and on pullback duties, movement of vessels within the harbour and other operations like cold movement and rescue operations etc. Hence, deployment of additional tugs is not expected to increase the number of vessels that can be handled by KPT. Therefore, no additional income is anticipated by the port due to deployment of additional tugs at Kandla and Vadinar.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on the collective application of mind, this Authority approves the following revised Schedule of Pilotage charges for inclusion in the existing Scale of Rates at Section – 2.1 under Chapter II with retrospective effect from the date of implementation of these charges on adhoc basis by KPT vide its trade circular dated 24 October 2011:

## Section - 2.1 - Schedule of Pilotage charges:

Sr. No.	Slabs of GRT	Rater per GRT			
		Kandla		Vadinar	
		Foreign (in US \$)	Coastal (in ₹)	Foreign (in US \$)	Coastal (in ₹)
1.	Upto 30,000 GRT	0.6920	17.1075	0.4125	10.1979
2.	30,001-60,000 GRT	U.S.\$ 20760 + U.S.\$ 0.5529 per GRT over 30000 GRT	₹513225 + ₹13.668 per GRT over 30000 GRT	U.S.\$ 12375 + U.S.\$ 0.329 per GRT over 30000 GRT	₹305937 + ₹8.1366 per GRT over 30000 GRT
3.	Above 60,000 GRT	U.S.\$ 37347 + U.S.\$ 0.4833 per GRT over 60000 GRT	₹923265 + ₹10.1643 per GRT over 60000 GRT	U.S.\$ 22245 + U.S.\$ 0.2896 per GRT over 60000 GRT	₹550035 + ₹7.159 per GRT over 60000 GRT

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/143/12/Ext.]

Annex

## CALCULATION SHEET

Particulars	As given by KPT		As modified by us	
	2 Tugs for Vadinar	2 Tugs for Kandla	2 Tugs for Vadinar	2 Tugs for Kandla
Hire charges per day				
- Tug 1	166750	166900	166750	166900
- Tug 2	159900	166900	159900	166900
Total hire charges	326650	333800	326650	333800
Fuel cost				
(a) For Kandla	0	187862	0	195360
(b) For Vadinar	125242	0	130240	0
Total per day charges	451892	521662	456890	529160
Total expenditure per year	<b>164940434</b>	<b>190406776</b>	<b>166764850</b>	<b>193143400</b>
GRT handled during the year 2010-11	29832596	35092286	-	-
Total Expenditure in Rupees per GRT	5.53	5.43	-	-
Pilotage income for the year 2012-13 as estimated by KPT at the existing level of tariff	-	-	360100000	940804000
Total expenditure as a percentage of estimated pilotage income	-	-	46.29%	20.52%
Percentage Increase in the existing Pilotage charges	<b>51.00%</b>	<b>24.00%</b>	<b>46.29%</b>	<b>20.52%</b>